ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie Zmiana adresu 50 gr

Na 4 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, Inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 40 gr.**

Nr. 37. **Rok wydania siódmy.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 9 paździer. 1928 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 228**

Administracja portowa Gdyni.

Jej zadania. Konieczność uwzględnienia potrzeb żeglugi.

Organizacja wielkiego portu, a takim ma być Gdynia, wymaga dużej sprężystości, uwzględnienia nie tylko interesów handlowych, lecz i żeglugowych i w każdym razie dużego stopnia niezależności. Chodzi tylko o to jak tego rodzaju organizację dla Gdyni zapewnić.

Gdynia jest budowana przez konsorcjum prywatne pod kontrolą Rządu i pozostaje dotąd w stadjum budowy. Tylko węgiel zdołał zdobyć dla siebie (z wyjątkiem węgla bunkrowego) właściwe warunki przeładunku. Prywatna łuszczarnia ryżu zapewniła sobie również odosobnione stanowisko z dojazdem kolejowym, wystarczającą głębokością nawet w samym wewnętrznym rogu basenu.

Pozatem istnieje tylko prowizorjum korzystania z hangaru rządowego i doraźnego ładowania i wyładowywania w poszczególnych miejscach nabrzeża basenu wewnętrznego, przyczem w ten sposób się wyładowuje tomasówkę, śledzie, rudę żelazną, a ładuje się cement, drzewo, niewielkie ilości drobnicy. Cały ten przeładunek odbywa się w warunkach tymczasowości, przeważnie bez składowania. Niektóre ładunki, które mogłyby iść przez Gdynię, gdyby istniały odpowiednie składy, np. cukier, dotąd omijają Gdynię, korzystając wyłącznie z drogi na Gdańsk i na Szczecin. Budowa prywatnych magazynów dla cukru wciąż się odwleka w związku właśnie może z dzisiejszem stadjum niewystarczającej koncentracji administrowania Gdynią jako portem handlowym.

Projektowanie dalszej rozbudowy Gdyniześrodkowane jest w Wydziale Portowym Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, faktyczny nadzór nad robotami prowadzi Kierownictwo Budowy Portu Gdynia, administruje zaś portem Urząd Morski w Gdyni.

Urząd Morski, który się nazywał początkowo Urzędem Marynarki Handlowej, administruje jednocześnie innemi portami wybrzeża, oraz prowadzi konserwację brzegów. Specjalnego urzędu dla administrowania portem gdyńskim niema. To też niema instancji na miejscu, którąby troszczyła się o Gdynie jako port wyłącznie, coby niewątpliwie przyniosło duże skutki jeszcze w stadjum budowy portu — co do przyciągnięcia inicjatywy prywatnej do urządzeń portowych, ażeby nie mówić o zagranicy, która w swych poczynaniach przeważnie jest bezpośrednio zachęcana ze strony Departamentu Morskiego M. P. i H. w Warszawie.

Wydanie książki Bryssona Cunninghama „Administracja portowa" przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu świadczy o tem, że Ministerstwo samo wysuwa na porządek dzienny zagadnienie administrowania Gdynią. Obecny stan uważać należy za przejściowy, — usprawiedliwiony tem, że port właściwie się dopiero buduje. Jeżeli jednak chcemy rozwijać go już teraz we wszelkich kierunkach, jako port pasażerskiej żeglugi oceanicznej, port zawijania po drodze dla obcych linij, port bunkrowania, port składowania towarów, co jest nie do pomyślenia bez zorganizowania wolnej strefy, port przeróbki surowców, czyli port przemysłowy, organizować naprawę okrętów i ich dokowanie itd., to musimy mieć na miejscu w Gdyni ciało administrujące wyłącznie Gdynią, czyli coś pośredniego między obecnie istniejącym Urzędem Morskim a Kapitanatem Portu Gdyni, z przewyższeniem uprawnień i funkcyj jak Kapitanatu, tak też Urzędu Marynarki Handlowej.

Jak wskazuje książka Bryssona Cunninghama i liczne przykłady obcych portów, najsprawniejsza forma administrowania portem, a przytem najmniej kosztowną jest zaangażowanie dyrektora portu, odpowiedzialnego, a przytem zainteresowanego służbowo i moralnie w jaknajwiększym rozwoju i udoskonaleniu portu.

Przy dyrektorze portu konieczne jest zorganizowanie odpowiedniego zarządu portu z wydzieleniem poza Kapitanatem Portu jeszcze działów handlowego, technicznego i innych stosownie

do istniejących potrzeb. Prócz tego istnieć powinna rada administracyjna portu, złożona z przedstawicieli stron zainteresowanych, z udziałem również przedstawicieli resortów rządowych jak np. kolei, cła, skarbowości, poczty, jednak z dostatecznem uwzględnieniem głosów żeglugi, handlu, ekspedycji, przemysłu zainteresowanego w przeładunku portowym, jak również przedstawicieli pracowników i robotników portu i miasta Gdyni.

Ciało to winno posiadać taki skład, ażeby interesy handlu morskiego i żeglugi pod własną banderą mogły być w jaknajwiększej mierze uwzględnione, co zapewnić można odpowiednim podziałem miejsc pomiędzy przedstawicieli wybieranych i mianowanych do rady.

Przykład Francji jest pod tym względem najwięcej może pouczającym, gdyż stosunkowo niedawno stworzono tam autonomiczny zarząd portowy w 6-ciu największych portach, przyczem mniejsze porty pozostały pod zarządem centralnym. We Francji odczuwano specjalnie zbyt wielkie rozdrobnienie finansowego poparcia na poszczególne porty, na czem najgorzej wychodziły porty duże, gdyż rząd nie mógł się zdecydować na ukrócenie kredytów dla portów małych. Prócz tego na czele zarządów portów administrowanych centralnie przeważnie stali inżynierowie, technicy a nie ekonomiści. Skutek był ten, że tylko w wypadkach, gdy dyrektor portu, inżynier miał odpowiednie wyrobienie ekonomiczne, porty prosperowały, w przeciwnym razie technika nie ożywiona myślą ekonomiczną, dominując w zarządzie portowym, przynosiła straty.

Zaprowadzenie autonomji portowej w 6-ciu większych portach zmieniło wprawdzie stan rzeczy, jednak nie zabezpieczyło wystarczająco interesów żeglugi, mianowicie największe towarzystwa żeglugowe francuskie narzekają, iż w radach administracyjnych portów autonomicznych górują interesy handlu nad interesami żeglugi, co jest tem dotkliwsze w portach francuskich, że są one zainteresowane w tem, ażeby obce statki jaknajczęściej zawijały do nich po drodze, co wynika z położenia tych portów, które na żadnej z linij prowadzących z i do Europy nie jest końcowe. W ten sposób handlowe wpływy w autonomicznym zarządzie Havru popierają żeglugę obcą, skierowującą swe statki z portów północnej Europy via Havre za ocean ze szkodą dla żeglugi francuskiej. Doszło w tych warunkach do tego, że żeglugowcy francuscy tęsknić zaczęli do dawnego systemu, to znaczy za zniesieniem autonomji portowej, gdyż rząd centralny i jego mianowani dyrektorzy w portach lepiej bronią interesów żeglugi, niż ciała zbiorowe reprezentujące interesy przedewszystkiem handlu przez dany port. Powyższe wskazuje, że i u nas niebezpiecznem by było wprowadzać autonomję portową, tembardziej, że w Gdyni mogłyby się okazać w nieprzewidziany sposób reprezentowane silnie interesy handlu gdańskiego przez delegatów firm współdziałających ściśle z pewnemi gdańskiemi firmami, z udziałem wpływów w obu portach, lub nawet z fikcyjną samodzielnością w Gdyni. Możliwość tego rodzaju wpływów i młodość własnej tradycji gdyńskiej wymagają dużej oględności przy pracach zaprowadzenia autonomji portowej w Gdyni, o której niejednokrotnie już się pisało, zresztą w sposób oderwany i platoniczny.

Autonomji portowej w Gdyni przeprowadzić się nieda, jednak zreformować należy administrację portu, dopasowując ją do wielkich zadań portu już w chwili obecnej, stwarzając również radę administracyjną, któraby reprezentowała istniejące interesy, współdziałające w życiu portowem. Bez tego nie unikniemy dużej przypadkowości, nierównomiernego rozwoju poszczególnych dziedzin portu, nieodpowiedniości jego urządzeń technicznych i dotkliwych braków organizacyjnych.

Dążyć więc zapewne należy do organicznie skoncentrowanej w miejscu administracji portem gdyńskim, lecz w każdym razie nie do autonomji portu gdyńskiego. JKT.

Nowiny żeglarskie.

Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne. Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne wyłoniło sie z konferencji hydrograficznej międzynarodowej, która odbyła się w Londynie w 1919-ym roku i zostało przydzieloną do Ligi Narodów 9-go listopada 1921 roku. Monaco zostało wybrane jako siedziba instytucji, gdyż specjalnym warunkiem było, ażeby zwierzchność miejscowa gwarantowała zupełnie neutralne zachowanie się wobec prac biura.

Biuro odgrywa rolę organu łączności i koordynacji. Ma ono charakter doradczy, służby hydrograficzne poszczególnych krajów mają wolną rękę przyłączyć się, albo nie do proponowanych zarządzeń unifikacyjnych. Biuro przedsiębierze prace o ogólnej pożyteczności, wykonuje ankiety, daje instrukcje i zachęca do przyjęcia nowych metod i popiera postęp nauki hydrograficznej. Ono tworzy bibljotekę, nie mając nadziei dojść do równowartości skarbów naukowych nagromadzonych przez służby hydrograficznemi większych państw.

Na czele biura znajduje się komitet kierowniczy, złożony z trzech dyrektorów rozmaitych narodowości. Jestto nieodzowne dla ułatwienia kordynacji rozmaitych metod. Sekretarjat generalny zapewnia jedność dyrekcji wobec personelu. Komitet kierowniczy został wybrany w końcu 1926-go doku.

Biuro przeprowadziło studjum synoptyczne znaków morskich, sygnałów portowych, ogłosiło spis wszystkich stacyj ratowniczych. W przygotowaniu są tablice, pozwalające na obliczenie szerokości i długości; inny tom da stałe harmoniczne przypływów w portach; zostanie również ogłoszony spis wszystkich niebezpiecznych miejsc mało zbadanych. Roboty te można uważać za przygrywkę do przyszłej reglementacji międzynarodowej na tem polu. Biuro usiłuje ujednostajnić metody publikacji i symbole zastosowane w poszczególnych krajach i ogłasza katalog morskich map oryginalnych. Biuro wydaje kwartalnik Revue Hydrographique i miesięcznik Billetin Hydrographique, oraz specjalne publikacje. (Według Revue Maritime).

Sukces w komunikacji pocztowej transatlantyckiej. Poraz pierwszy 13. 8. b.r. z największego francuskiego parowca transatlantyckiego Ile-de-France wystrzelony został z katapulty aeroplan w chwili gdy statek znajdował się jeszcze na odległości 800 km. od Nowego Yorko jako celu swej podróży. Aeroplan ten przybył tegoż dnia o godzinie 5-ej minut 16 po południu. Miał on ze sobą pocztę, która natychmiast została rozdzielona, trafiając po paru godzinach do rąk odbiorców. Przy zwykłym trybie, gdy poczta pozostała dalej na parowcu wyładunek jest nastąpiłby dopiero o 10-ej godzinie następnego dnia i trafił do rąk odbiorców po południu następnego dnia.

Przy następujących podróżach towarzystwo Co Generale Transatlantique do którego należy Ile-de-France spodziewa się rozpocząć lot aeroplanu nieco wcześniej, w ten sposób, ażeby wygrać w czasie dostarczania poczty pełne 24 godzin. Jeśli te doświadczenia powiodą się, to będą przyjmowani na aeroplan również pasażerowie, którym zależy na tem żeby skrócić o całą dobę swą podróż poprzez Atlantyk. Trzeba uwzględnić również możliwości takie same ze strony lądu europejskiego, chociaż w tym wypadku zapewne współpraca aeroplanu z parowcem transatlantyckim się opóźni jeszcze o parę lat, gdyż dopędzenie aeroplanem statku i opuszczenie się na jego pokład jest trudniejsze aniżeli odlot w stronę lądu. Przypominamy jednak, iż z amerykańskiej strony również robią doświadczenia z niewielkim balonem sterowym, który opuścił się na pokład parowca przytrzymany przez 21 osób, przy sile wiatru 15 metrów na sekundę. Niewątpliwie i aeroplany otrzymają wkrótce możność opuszczania się na pokładzie dużego parowca, chociażby przez przystosowanie na ten cel tylnej części pokładu tych olbrzymich statków. Gdy zaś dojdzie do tego, podróż przez ocean skróci się o całe 2 doby i poczta, oraz pasażerowie którzy będą mogli pozwolić sobie na tak kosztowną komunikację będą przebywać podróż z Europy do Nowego Yorku zamiast 5 dni w ciągu 3 dni.

Aeroplan zastosowany na francuskim parowcu był to hydroplan typu Liore Olivier numer 198, który jest udoskonaleniem wzoru 190 o 192. Jestto aparat jednomotorowy o śrubie ciągnącej i części do przyziemiania się, która może być w powietrzu odrzucona skoro się widzi, że się osiądzie na wodzie. Aeroplan ten został specjalnie mocno zbudowany i, będąc przystosowany do dużych naprężeń, które wywołuje wystrzelenie aeroplanu z katapulty, na wypadek opuszczania się na fadujące morze aeroplan jest również wzmocniony i odpowiednio zbu-

dowany, ażeby zapobiec awarjom i ułatwić szybkie podnoszenie się z wody, Katapulta dla wystrzeliwania aeroplanu znajduje się w górnej części rufy parowca na szynach nadbudowanych nad wszystkiemi pokładami, wystając poza tylną krawędź kadłuba. Dotychczasowe doświadczenie wykazało, że budowa katapulty i typ aeroplanu zostały wybrane odpowiednie.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Rozbudowa portu ryskiego. Na ostatniem posiedzeniu w sprawie rozbudowy portu, przy udziale ryskiego komitetu giełdowego, armatorów i przemysłowców drzewnych uchwalono zbudować w najbliższym roku budżetowym nabrzeże portu eksportowego na długości 310 metrów i nabrzeże wyspy Iiken koło Mühlgraben na długości 600 metrów dla ładowania drzewa.

Prócz tego komisja upoważniła zarząd kolejowy i departament morski do budowy kolei Ryga—Rujen i do wypracowania projektu rozbudowy portu w Mühlgraben.

Pierwsza wystawa żeglugowa na Łotwie. Z inicjatywy malarza marynisty F. Baura łotewski związek armatorów organizuje w czasie od 10-go do 26-go listopada b. r. wystawę w Rydze nazwaną „wystawą żeglugową". Obejmuje ona: rozwój łotewskiej żeglugi, rybactwo, szkoły morskie, sport żaglowy od 1918 do 1928-go i część historyczną.

Na czele komitetu wystawowego stanął konsul A. Seeberg, właściciel licznych statków łotewskich.

NIEMCY.

Koniec statków fletnerowskich. Towarzystwo do eksploatacji statków poruszanych rotorami systemu Flettnera zostało rozwiązane, a statki sprzedane. Jak się okazało zastosowanie rotorów w żegludze handlowej nie może się rentować.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji we wrześniu. We wrześniu roku 1928-go zawinęło do portu Antwerpji 985 statków morskich o łącznej ładowności 2 845 391 ton r. n., w tem 10 żaglowców o łącznej ładowności 2.861 t. r. n.

W tymże miesiącu roku 1927-go cyfry powyższe przedstawiały się następująco: 968 statków morskich o łącznej ładowności 2 803 535 t. r. n. i 11 żaglowców (2.699 t. r. n.). W roku bieżącym zanotować więc wypada dla miesiąca września wzrost ruchu o 17 statków i 41.856 t. r. n. Średni tonaż statków na wejściu wynosił 2.077 t. r. n.

Wśród statków na wejściu były 384 angielskie, 182 niemieckie, 83 holenderskie, 79 belgijskich, 49 francuskich, 44 norweskie, po 41 duńskich i szwedzkich, 19 amerykańskich, 11 włoskich, 10 greckich, po 8 japońskich i fińskich, po 7 brazylijskich i łotewskich.

STANY ZJEDNOCZONE.

Dalsze zastosowanie billu Jonesa. Shipping Board stosuje praktycznie bill Jonesa upoważniając do sprzedania statków floty państwowej nawet w wypadku, gdy nie wszyscy członkowie rady Shipping Board są za sprzedażą, lecz tylko 5 na 7-iu. Shipping Board sprzedaje obecnie 23 statki swych linij atlantyckich. Prawdopodobnie Shipping Board całkowicie zrezygnuje z eksploatacji statków pasażerskich i linij towarowo-pasażerskich, pozostając przy 230-u statkach towarowych.

Obecnie Shipping Board w dużej mierze interesuje się problemem przewozów towarowych pod banderą amerykańską i ze swą flotą towarową zamierza przyczynić się do większego korzystania towarów importowych i eksportowych ze statków amerykańskich.

Trzeba liczyć się jednak z tem, że w corocznem ogłoszeniu sprzedaży zawarta jest raczej pewna formalność, gdyż Shipping Board z obowiązku ogłasza o sprzedaży owych linij, szukając własnej amerykańskiej inicjatywy, gdyż sprzedaż w obce ręce ma być w zasadzie wykluczona. Jako przykład przejęcia linji rządowej przez prywatne przedsiębiorstwo może służyć oddanie Barber Lines, która należała do Shipping Board,—America West African Line.

Za linję zapłacono nawet dość wysoką sumę, gdyż nowi właściciele liczą na silny rozwój handlu z zachodnią Afryką (statki linji będą zawijały do portów afrykańskich i zatoki Gwinejskiej od Freetownu i Monrowji do Bomy i Matad Daka), na poważną subwencję pocztową, jak również na ogólne poparcie rządowe, zwłaszcza na ochronę od nieuczciwej konkurencji obcej. Ze swej strony nowi właściciele zobowiązują się zwiększyć gęstość ruchu, ulepszyć technikę przeładunku w portach, ulepszyć również urządzenia na statkach dla ruchu pasażerskiego. Ta linja w szczególności nie stała źle pod względem finansowym, a statystyka wskazuje, że już obecnie 50% amerykańskich towarów w tym kierunku było przewożone statkami Barber Line, podczas gdy średnia liczba korzystania przez towary importowe i eksportowe Stanów Zjednoczonych z własnej bandery wynosi zaledwie 34 %.

KANADA.

Rekord szybkości w kierunku Kanady. Wobec większej odległości, która dzieli Europę od wewnętrznych portów Kanady długość jazdy jest tu znacznie dłuższa z portów europejskich niż do Nowego Yorku. Ostatnio w sierpniu ustanowił tu rekord parowiec turbinowy Canadian Pacific Line „Duchess of Bedford", który przebył przestrzeń Liverpool—Montreal z krótkim postojem w Quebec w ciągu 6-ciu dni 14 godzin i 30 minut. Statek ten jest największym z kursujących na tej linji.

Żegluga wewnętrzna.

Ministerstwo komunikacji Rzeszy niemieckiej wydało jako specjalny numer pisma Reichsverkehrsblatt nr. 28 z dn. 3 września 1928 r. „Wskazówki dla komunikacji wewnętrzno-wodnej tranzytowej pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec." Wskazówki zawierają materjał niezbędny dla szyprów i ekspedytorów niemieckich przy tranzycie przez Polskę. Byłoby pożądane i u nas opracowanie przepisów stosowanych na wodach niemieckich do berlinek naszych udających się do Kłajpedy, Królewca i Szczecina.

Sprawa pływających cystern zasilających na wewnętrznych drogach Niemiec. Pewne towarzystwo budujące instalacje dla ropy amerykańskiej na Renie zamierza urządzić pływające zbiorniki dla ropy i w innych miejscowościach.

Ponieważ jednak przechowywanie w ten sposób większych ilości ropy związane jest z niebezpieczeństwem w razie pożaru przy rozlaniu się ropy na wodzie, w Niemczech wypracowane są obecnie urzędowe „wytyczne dla badania i zatwierdzania wniosków dotyczących urządzenia pływających instalacyj cysternowych, dla zaopatrywania w ropę pędną łodzi motorowych itp."

Stan sowieckich dróg wodnych. Ruch na drogach wodnych Związku Sowieckiego stopniowo się zwiększa, podnosząc się z 33 438 000 ton towarów przewiezionych w 1925/26 roku na 37 500 000 ton w 1927/28 roku, jednak procentowo do ruchu kolejowego ruch rzeczny spadł z 28,6% w 1925/ roku na 24,9% w 1927/28 roku. Rok 1926/27 stanowi naturalne przejście do roku 1927/28-go. Wprawdzie w poprzednich latach ruch był jeszcze mniejszy, jednak ruch obecny jeszcze daleki jest od poziomu roku 1913-go, kiedy przewieziono 48 162 000 ton, w czem uwzględnić jednak należy ruch na rzekach polskich.

W związku ze zmniejszoną wielkością ruchu stoi zmniejszony stopień oświetlenia szlaków żeglowych na rzekach Związku Sowieckiego: o ile w 1913-ym roku było oświetlonych 30 000 km. dróg wodnych, to obecnie się oświetla 24 000 km.

Jak wiadomo, oświetlenie nocne na Wiśle od Warszawy do Gdańska wprowadza się u nas dopiero obecnie, co świadczy o dużem zaniedbaniu w jakim się znajdowała pod względem żeglowym w czasach przedwojennych droga wodna Warszawa—Gdańsk. W Niemczech oświetlenie nocne na rzekach stosuje się w ograniczonej mierze, a na dolnej Wiśle żegluga nie była czynnikiem decydującym, wskutek czego nie było oświetlenia nocnego na dolnej Wiśle.

Połowy morskie ryb we wrześniu.

Połowy wrześniowe na wybrzeżu dały względną poprawę w stosunku do poprzednich miesięcy, na co głównie wpłynęły obfite połowy węgorzy, których wartość wyniosła prawie połowę wartości całych połowów we wrześniu.

Złowiono we wrześniu według danych Morskiego Urzędu Rybackiego 282.659 kg. ryby, wartości 460.470 zł (w sierpniu 216.968 kg. wartości 254.830 złotych). Cena przeciętna na rybę pozostała we wrześniu na poziomie poprzedniego miesiąca, więc i pod tym względem nic prócz zwiększonych połowów węgorzy i w mniejszej mierze śledzi, oraz makreli nie wpłynęło na zwiększenie wartości połowów.

Ilość zajętych rybaków wzrosła z 852 w sierpniu, na 903 we wrześniu. W poszczególnych obwodach wzrost był dość równomierny (w wschodnio-helskim z 136 na 145, w zachodnio-helskim z 382 na 398, w puckim z 225 na 243, w gdyńskim z 109 na 117).

Tym razem karta szczęścia się odwróciła i na pierwsze miejsce co do wartości połowu wysunął się obwód zachodnio-helski z 206.381 złotych wartości połowu, czyli około 45 proc. wartości wszystkich połowów.

Największą absolutną liczbę ilości wagowej złowionej ryby osięgnął obwód wschodnio-helski z 89.708 kg., co dało 619 kg. na głowę zajętego rybaka, jednak tym razem helanie łowili mniej wartościowe gatunki, wskutek czego dali się znów zdystansować obwodowi gdyńskiemu, który przy ogólnej ilości złowionej ryby 83.806 kg. zyskał na niej więcej, wobec czego przy 746 kg. na zajętego rybaka w obwodzie gdyńskim wypadło wpływu 806 złotych.

W obwodzie zachodnio-helskim przy sporej liczbie około 400 zajętych rybaków uzyskano z samych tylko połowów węgorzy 161.016 złotych, wobec czego w ogólnych połowach, niezbyt pomyślnych w tym obwodzie, wypadło przeciętnie na rybaka 518 złotych, przy zaledwie 185 kg. ryby.

W obwodzie puckim na głowę rybaka wypadło jeszcze mniej ryb, bo 146 kg., a przy tem wartość połowów wynosiła na jednego zajętego rybaka zaledwie 276 złotych.

Pod względem zastosowanych przy połowach łodzi i narzędzi nie zaszły duże zmiany jak ogólne, tak też co do poszczególnych obwodów, w stosowaniu tych i drugich. Helanom w stosunku do sierpnia przybył jeden kuter motorowy, w obwodzie gdyńskim jeden był wycofany, w połowach łodzi i kutrów żaglowych zastosowano na Helu o 2 mniej, w Borze i Jastarni o 27 więcej, w puckim obwodzie o 3 więcej, w gdyńskim o 2 więcej niż w sierpniu.

Sieci stojących stosowano 4 proc. więcej niż w sierpniu, pławnic 50 proc. więcej niż w sierpniu, przyczem stosowano je jak i przedtem, tylko w obwodzie puckim i helskim; w obwodzie puckim ilość pławnic nawet spadła z 250 na 228, w helskim natomiast wzrosła z 160 na 384.

Niewodów przybrzeżnych stosowano 6, wszystkie w obwodzie puckim (w sierpniu 8), dennych niewodów 34 (w sierpniu 50), przyczem najwięcej otrzymał niewodów obwód gdyński (w sierpniu 23, we wrześniu 21), żaków zastosowano, wobec sezonu węgorzy, 2.463 (w sierpniu 425), w czem 2.130 w obwodzie zachodnio-helskim, 210 w puckim, 80 we wschodnio-helskim i 42 w gdyńskim. Haczyków małych zastosowano mniej niż w sierpniu. Co do poszczególnych gatunków ryby, ilościowo prowadzą — flądry wszystkich 4-ch odmian i skarpie łowiono ilościowo najwięcej (106.385 kg. fląder i 8.260 kg. skarpi), przyczem dla małości tych ostatnich nie osiągnięto za nie wyższych cen, niż za flądry.

Podział połowu fląder między poszczególne obwody był mniej więcej ten sam, co w sierpniu, t. z. obwody zachodnie mniej niż wschodnie, jednak we wrześniu skoncentrowanie połowów skarpi w obwodzie gdyńskim było jeszcze większe niż w sierpniu (sierpień 4.375 kg., wrzesień 6 080 kg.).

Szproty, które były już się pojawiły na zewnętrznem wybrzeżu w sierpniu, znowu znikły i łowiono je tylko nieznaczne ilości (450 w obwodzie puckim, 250 kg. w obwodzie zachodnio-helskim).

Śledzie stanęły ilościowo na drugiem miejscu z 83.475 kg. (w sierpniu 27.695 kg.). Niewielkie ilości złowiono w obwodach gdyńskim i puckim, w zachodnio-helskim połów wzrósł z 10 730 kg. w sierpniu na 18.300 kg. we wrześniu, a we wschodnio-helskim wzrost był znacznie większy, bo z 16975 na 61.975 kg. we wrześniu). Łosoś jak w sierpniu łowiony był w znikomej ilości 65 kg. (w sierpniu 105 kg.) w obwodzie puckim.

W tymże obwodzie złowiono 230 kg. mielnic i troci (w sierpniu 150 kg.). Węgorze chociaż z ogólną ilością 46 269 kg. stanęły zaledwie na trzeciem miejscu, jednak dla swej wartości, cena nie spadła mimo stosunkowo obfitych połowów i odegrała poważną rolę w połowach wrześniowych. 33.545 kg. złowiono w obwodzie zachodnio-helskim, 5 598 kg. we wschodnio-helskim, 5 030 kg. w puckim i 2.096 kg. w gdyńskim.

W miesiącu sierpniu obwody zachodnio-helski i pucki miały prawie jednakowe ilości złowionych węgorzy (4.985 kg. i 4425 kg.). więc obwód pucki stracił, a główna masa węgorzy, koncentruje się obecnie na odcinku zachodnio-helskim. Połowy pomuchli powiększyły się w obwodach gdyńskim i puckim, spadły natomiast wielokrotnie w obwodach helskich przy ogólnej ilości tych połowów 10.002 kg.

Pocieszającym stosunkowo objawem było pojawienie się stadek makreli; te mało uchwytne połowy dały 13.192 kg., z czego 10.500 kg. rybakom obwodu zachodnio-helskiego, reszta prawie w równej ilości podzieliła się między obwody gdyński i pucki.

W poprzednim miesiącu makreli złowiono 6.390 kg., z czego 5.500 kg. w obwodzie zachodnio-helskim. Połowy szczupaków z 4.830 kg. były prawie równe połowom sierpniowym, a w podziale między obwody zaszła ta różnica, że z obu obwodów łowiących tę rybę z zatoki — puckiego i zachodnio-helskiego nastąpiła prawie całkowita koncentracja w obwodzie puckim (4.570 kg.).

Kwapy dały połowy o 10 proc. mniejsze niż w sierpniu (6 102 kg.), przyczem były łowione jak w sierpniu prawie wyłącznie w obwodzie gdyńskim. Okonie dały połowy o 35 proc. większe, niż w sierpniu (1 529 kg.). Płotek łowiono o 15 proc. mniej, niż w sierpniu (1 430 kg.), knurhanów 200 kg.

Ceny osiągnięte w złotych były:

za szproty	0,20 zł
za skarpie	1,00 zł
za łososie	5,00 zł
za węgorze	4,80 zł
za makrele	2,00 zł
za kwapy	1,30 zł
za płotki	1,00 zł
za flądry	1,00 zł
za śledzie	0,70 zł
za mielnice i trocie	5,00 zł
za szczupaki	3,40 zł
za okonie	1,00 zł
za knurhany	0,10 zł

Z ogólnej liczby połowów sprzedano do wędzarni miejscowych: 12 proc. fląder, 60 proc. śledzi, 20 proc. węgorzy, 45 proc. makreli. Wywieziono do Gdańska: 80 proc. fląder, 88 proc. skarpi, 35 proc. śledzi, 100 proc. łososi, 100 proc. mielnic i troci, 65 proc. węgorzy, 85 proc. pomuchli, 35 proc. makreli, 45 proc. szczupaków, 70 proc. kwapów 30 proc. okoni, 35 proc. płotek. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

26 września:
ang. par. **Lesrix** 354 z Peterhead.

28 września:
ang. par. **Mayrix** 375 z Wicku 2570/1 i 1589/2 beczek.

4 października:
norw. par. **Karen** 425 z Westhartlepoolu 4612/1 i 2022/2 beczek.

5 października:
niem. par. **Hoffnung** 220 z Lerwicku.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie września

(w tonach).

WYWÓZ: Produkty mineralne: węgiel 203 447, parafina 140, cement 1 110, smoła 36, oleje 64, sól potasowa 370, soda 440, piryt 340.

Produkty roślinne: jęczmień 1 600, owoce strączkowe 155, mączka kartoflana 5, cukier surowy 110, rafinada 40. otręby 460, melasa 580, drzewo 6 058, koniczyna 55.

Produkty zwierzęce: mięso solone 120, jaja 91, bydło żywe 38, skóry 42.

WWÓZ: Produkty mineralne: fosforyty 7 200, mączka Thomasa 6,10, kamienie 860, węgiel 63, siarka 25, saletra chilijska 140, żelazo 4 430, żelazo surowe 95, żelazo i stal 170, złom żelazny 11 460, miedź 50.

Produkty roślinne: Pszenica 270, ryż 260, żywica i kalafonja 24, oleje 542, ekstrakt garbnikowy 270, bawełna 12.

Produkty zwierzęce: smalec 320, śledzie solone 48, tłuszcze 220, skóry 170.

Jak organizować poparcie
dla prywatnej żeglugi

Jak już niejednokrotnie podkreślaliśmy, bardzo udatnie zor anizowała poparcie dla swej żeglugi prywatnej na Bałtyku Łotwa. Specjalna komisja orzeka w sprawie udzielania pożyczek z funduszu hipotecznego, przyczem, jak się zdaje, nie przeprowadza się jakakolwiek zasadnicza różnica między hipotekowaniem na nieruchomościach i hipotekach statkowych.

Hipoteki okrętowe na Łotwie są bardzo wysokie, wobec czego praktycznie przy posiadaniu bardzo skromnego kapitału można tam uruchomić i eksploatować we własnym zakresie statki morskie.

Tłumaczy się to bezrobociem licznych rzesz marynarzy i wogóle dość poważnym odsetkiem bezrobotnych w kraju. Żegluga morska tam popierana jest też jako jeden ze środków do przyciągnięcia transportów sowieckich na porty łotewskie i opanowania tych transportów w ich dalszej drodze morskiej.

Praktyka wskazuje, że poparcie okazywane z tych dwuch przyczyn dla żeglugi morskiej na Łotwie przynosi swe znakomite owoce: bezrobocie marynarzy znacznie się zmniejszyło, wraz z nim zmniejsza się bezrobocie w portach wogóle, a sowieckie transporty są istotnie w dużej mierze przyciągnięte na Rygę i Windawę.

Te same więc motywy, które gdzieindziej wywołują powstanie państwowych form żeglugi, na Łotwie stały się podwaliną tworzenia prywatnych przedsiębiorstw żeglugi.

Rzeczą charakterystyczną poniekąd jest, że nie obserwuje się tam koncentracji kapitału i statków w większych towarzystwach żeglugi, lecz istnieje obok siebie szereg drobnych armatorów, którzy uprawiają w dużej mierze żeglugę dziką, a statki kupują zagranicą, przeważnie dość stare. Pod tym względem łotewska marynarka przypominać zaczyna marynarkę grecką, również składającą się ze starych statków, znajdujących się w licznych prywatnych rękach. Ciekawe, że właśnie w ostatnich latach również zorganizowano bank hipoteczny okrętowy w Atenach, wobec czego i pod tym względem istnieje duża analogja między marynarkami handlowemi Grecji a Łotwy.

Zachodzi pytanie: w jakim kierunku ma się rozwijać poparcie dla żeglugi morskiej w Polsce? Wszak mamy już P. P. Żeglugę Polską, którą stworzyć wypadało w braku odpowiedniej inicjatywy prywatnej w takim momencie, gdy na Bałtyku, i to właśnie w naszych portach, nastręczała się duża ilość transportów masowych towarów, przedewszystkiem węgla. Czy wkroczenie na drogę tworzenia państwowej żeglugi uniemożliwia nam równoczesne poparcie dla żeglugi prywatnej?

Zaznaczyć wypada z tego powodu, że i Łotwa posiada statki państwowe dla przewozów handlowych. Ilość tych statków w stosunku do ogólnego tonażu handlowego jest nadzwyczaj skromna. U nas w chwili obecnej, po zlikwidowaniu floty Żeglugi Wisła-Bałtyk P. P. Żegluga Polska reprezentuje swym tonażem 4/5 całej floty handlowej, reszta przypada na 3 statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa.

Jesteśmy pod tym względem w sytuacji wyjątkowej, gdyż zwracając się czy do amerykańskiego Shipping Board, czy to do innych przykładów tworzenia żeglugi państwowej napotykamy o wiele skromniejszą rolę i udział żeglugi państwowej w ogólnym tonażu tych krajów.

Jedynie Związek Sowiecki posiada wyłącznie statki państwowe Sowtorg-flota. Forma ta społecznej gospodarki wynika z ogólnego układu życia sowieckiego i nie może być bezwątpienia przykładem dla nas.

Raczej szukać musimy naturalnego przejścia od naszej formy rozwoju marynarki handlowej do form spotykanych w innych państwach, gdzie obok państwowej żeglugi istnieje prywatna, a ta ostatnia ma dużo większe znaczenie aniżeli u nas.

Poparcie dla prywatnej żeglugi, jako postulat mający uzasadnienie w powyższym porównaniu wynika już chociażby z konieczności wypełnienia luki, która przeszkadza temu, ażeby powstała ograniczna całość żeglugi rozmaitego typu i rozmaitych kierunków, której samą żeglugą państwową wypełnić nie podobna.

Więc w wszystkich wypadkach i warunkach żeglugi, w mniejszym lub większym stopniu rozwijać się powinna obok państwowej żeglugi, żegluga prywatna. I tak jak wśród trampów przewożących węgiel, rudę, i nawozy sztuczne mamy trampy państwowego przedsiębiorstwa i trampy prywatne (Robury), tak samo w żegludze linjowej jeszcze nieistniejącej możemy rozwijać oba typy, tak samo w żegludze przybrzeżnej.

Są pewne warunki, w których państwowa forma przedsiębiorstwa jest niewygodna i otwiera się właściwe pole tylko dla żeglugi prywatnej, Państwowa linjowa żegluga ma rację bytu w kierunku kolonij w państwach ich posiadających. Możliwe jest, że za trzy lata linja Chargeurs Reunis przekształci się w linję polską właśnie z udziałem rządowym, prowadząc w kierunku głównego prądu naszej emigracji, co udział w niej kapitału rządowego najwięcej uzasadnia.

Linję Dalekiego Wschodu i linję śródziemnomorską raczej przedstawić sobie można jako linje prywatne, linję w kierunku na Helsingfors można z większem prawdopodobieństwem powstania ufundować jako linję państwową.

Dotąd nie mamy towarzystw żeglugi z mieszanym udziałem prywatnym i rządowym. Gdy przed powstaniem przedsiębiorstwa Żegluga Polska padały głosy za tem, ażeby stworzyć mieszany typ przedsiębiorstwa, wówczas słusznie pewna wpływowa w rządzie osoba oświadczyć miała, iż ta forma gospodarki jest nie do przyjęcia, gdyż strona rządowa w razie strat będzie musiała je przyjąć na siebie, — a w razie zysków strona prywatna będzie szukała zapewnienia w pierwszym rzędzie zysków dla siebie.

Dużo jest w tem prawdy, gdyż skromny kapitał prywatny współpracując z kapitałem rządowym starałby się uchronić od strat, ewentualnie od znacznego skurczenia się, a w wypadku powodzenia szukałby nadmiernych zysków.

Tak to w braku prywatnej inicjatywy w przedsiębiorstwach żeglugowych morskich nie dało się stworzyć formy mięszanej, lecz powstała forma przedsiębiorstwa państwowego.

O ile współpraca kapitału prywatnego z rządowym nie może być w przedsiębiorstwach żeglugi zrealizowana, to jednak przedsiębiorstwo, w którem połowę udziału miałby rząd, drugą zaś połowę zbiorowy kapitał drobnych akcjonarjuszy, mogłoby być urzeczywistnione.

Myślimy w tym wypadku wyraźnie o formie takich udziałów i składek jakie zapewnićby mógł np. Komitet Floty Narodowej, Liga Morska i Rzeczna, lub inna pokrewna instytucja, najlepiej specjalnie założona w tym wyłącznie celu.

Takie przedsiębiorstwo, którego wzory mamy obecnie we Włoszech, a przed tem w o wiele mniej społecznej formie widzieliśmy w rosyjskiej flocie „Dobrowolnej", czyli powstałej ze składek.

Forma ta o tyle jest wdzięczna, że przyciąga do spraw żeglugi liczne rzesze zainteresowanych.

Połowa udziału rządowego mogłaby zapewnić organizacji tego rodzaju jeszcze większą stateczność aniżeli sam tylko kapitał zbiorowy.

Udział rządu ochr nićby mógł nowe towarzystwo w pewnych wypadkach od nadmiernych świadczeń, co do których istnieje jednak obawa, że „żeglugowość“ przedsiębiorstwa by go od nich nie ochroniła. Udział rządu byłby dla współwłaścicieli części zbiorowej kapitału tego towarzystwa znaczną rękojmią, że nabyte drobne akcje nie mogłyby dać jakichkolwiek poważnych strat.

Przechodząc do czysto prywatnej żeglugi, dla której ustawy nasze obiecują bardzo wydatne poparcie, lecz dla której realne fundusze narazie nie są przewidziane, przychodzimy do ostatniej, lecz nie najnajmniejszej części zagadnienia.

Nie jest rzeczą łatwą tak dać zapewnienie poparcia armatorowi, ażeby wiedział, że ta forma poparcia nie odstraszy kredytu zagranicznego na statkach, że podatki i cła rzeczywiście zostaną zniesione, oraz, że poparcie zachowa swą trwałość. Prawdopodobnie te przyczyny — niemożliwości przełamania nieufności kapitału obcego obawiającego się utrudnień przy powrocie pod obcą banderę, niemożliwość liczenia na konkretną pomoc rządową w przeciągu pewnego okresu czasu. oraz prawdopodobna trudność zwolnienia się od niektórych świadczeń i dodajemy do tego brak stałych traktatów handlowych, który utrudniał przewidywanie ruchu na linjach żeglugowych -- oto przyczyny dlaczego dotąd nie mamy wypadku prywatnej subwencjonowanej linji żeglugowej.

Nie możemy więc faktycznie mówić o braku poparcia finansowego dla powstających linij, lecz o niewystarczająco rozwiniętej tendencji prywatnej do tworzenia linij żeglugi, z uwzględnieniem koniecznej subwencji rządowej i zapewnieniem pożyczki na zakup okrętów.

Przedłożone dotąd projekty i wnioski, jak się dowiadujemy, nie miały charakteru realnego i nie reprezentowały nawet skromnego kapitału. Rzeczą znamienną jest, iż kapitał nasz prywatny nie szukał dotąd drogi na morze, woląc angażować się w przedsiębiorstwach, które o wiele łatwiej mogły mu przysporzyć strat, jak to okazało się w okresie nadmiernego interesowania się akcjami przemysłowemi.

Pierwszą więc rzeczą jest pobudzić kapitał prywatny, chociażby drobny, a jeszcze przed kapitałem, przedsiębiorczość samą, która niekoniecznie jest właścicielem kapitału (dyrektorzy, administratorzy, plenipotenci) do opracowania projektów przewozów morskich, całkiem realnych, z któremi reprezentowany przez nią kapitał mógłby wystąpić o poparcie wobec czynników rządowych.

Tego nam najwięcej brak. Poważna i realna inicjatywa stworzenia prywatnej żeglugi, gdyby istniała, to drogą selekcji i okazania poparcia rządowego dla najzdrowszych i najbliższych urzeczywistnienia projektów doprowadziłaby w krótkim czasie do stworzenia prywatnych polskich linij.

Mamy nadzieję, że to też wkrótce nastąpi.

Przewozy morskie Żeglugi Polskiej

we wrześniu

Według danych Wydziału Frachtowego P. P. Żeglugi Polskiej za okres od dnia 1-go do 30-go września b. r. przywieziono na statkach „Żeglugi Polskiej ogółem 45.364 ton ładunków, w tej liczbie: w wywozie z Pólski 34,170 t. (31,296 t. węgla, 2.426 t. kopalniaków i 448 t. innego drzewa), w przywozie do Polski 5.762 tony (2.827 t. rudy, 2.800 t. fosforytów i 135 t. trawy morskiej), oraz w przewozie między portami zagranicznemi 5.432 tony (2.880 t. rudy, 2.117 t. koksu j 435 t. trawy morskiej).

Odbyto podróży 16 i odwiedzono następujące porty: Aarhus, Basse-Indre, Benisaf, Bordeaux, Casablanca, Holbaek, Holtenau, Korsoer, Lulea, Neapol, Oran, Paimboeuf, Philippville, Rotterdam, Sousse, Sztokholm, Szczecin i Wallvik,

Od początku roku do dnia 1-go 1-go października przewieziono ogółem 317.834 tony towarów i zainkasowano za frachty 101.687 funtów szterlingów.

Żegluga wewnętrzna

Parowiec Łokietek

poważnie uszkodzony

Par. Łokietek linji pośpiesznej Warszawa—Gdańsk dostał się w pobliżu Włocławka na kamienie; uszkodzenia jego są dość znaczne, między innemi kabiny pasażerskie zostały zalane wodą. W związku z powyższem wypadło 3-go rano przybycie jego do Gdańska i odjazd w tym samym dniu w górę rzeki.

Ulgowe wycieczki morskie zagranicę

Dyrekcja P. P. „Żegluga Polska" zwróciła się do Pana Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, proponując zorganizowanie wycieczek zagranicę statkiem „Gdańsk". Wycieczki te mogłyby się odbyć na wiosnę, w maju i w czerwcu, a także na jesieni we wrześniu, przyczem koszta P. P. „Żegluga Polska" oblicza nader nisko, stosując wszelkie możliwe ulgi.

Takie podróże, obok zaznajomienia młodzieży z morzem (wycieczkę poprzedzałby odpowiedni odczyt), będą mieć duże znaczenie pedagogiczne i kształcące, dając miast podręcznika żywe zetknięcie się z narodami obcemi, naszymi morskimi sąsiadami, i z ich bytem rozszerzając widnokręgi młodzieży jej własnemi obserwacjami. Nie potrzeba dodawać, że zainteresowanie morzem i sprawami morskiemi, jak i zrozumienie ich, wzrośnie znacznie, co nie jest dla naszego Państwa i społeczeństwa obojętne.

W razie pozostawienia przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego terminów wolnych w wyżej wymienionym okresie czasu, różne organizacje społeczne, naukowe, kulturalno-oświatowe, sportowe, zawodowe itp. mogłyby również otrzymać statek na wycieczkę na warunkach ulgowych po porozumieniu się z Dyrekcją P. P, „Żegluga Polska". Oczywiście, do korespondencji w tej sprawie należy przystępować zawczasu, by uzgodnić terminy i organizację.

Państwowe Przedsiębiorstwo
„ŻEGLUGA POLSKA"

Ruch zimowy statków pasażerskich

W celu udogodnień komunikacyjnych dla ludności Helu i Gdyni, jak również i osób przyjezdnych, mających interesy na Helu, P. P. „Żegluga Polska" będzie utrzymywała przez całą zimę komunikację między Helem a Gdynią, według następującego rozkładu, ważnego od 1 października: odejście z Gdyni 7,20, przyjście do Helu 8,20, odejście z Helu 8,40 przyjście do Gdyni 9,40 odejście z Gdyni 13,50 przyjście do Helu 14,50 odejście z Helu o 18-tej przyjście do Gdyni o 19-tej. Statek będzie odbijał i przybijał w porcie handlowym w basenie wewnętrzym przy promie.

Rozkład tem umożliwia przyjezdnym z głębi kraju, przybywającym do Gdyni pociągami przedpołudniowemi załatwienie swych spraw w Gdyni, wyjazd tegoż dnia po południu na Hel i po ukończeniu swych spraw w Helu — powrót tegoż dnia wieczorowym pociągiem odchodzącym z Gdyni o godz. 20-ej (osobowy Gdynia—Bydgoszcz—Toruń—Warszawa, Gdynia—Bydgoszcz—Inowrocław—Poznań) i o godz. 21,32 (Kurjer Gdynia—Bydgoszcz—Toruń—Warszawa)

Z pociągu, wychodzącego z Gdańska o godz. 6-ej i przychodzącego do Gdyni o godz. 6,39 można zdążyć na parowiec, być cały dzień na Helu, powracając do Gdańska pociągami odchodzącymi z Gdyni o godz. 20, 21,32 i 22,44 lub z pociągu odchodzącego z Gdańska o godz. 10,45 i 12.16, przychodzących do Gdyni o godz. 11,36 i 12,45 na statek odchodzący z Gdyni o godz. 13,50.

Z Wejherowa można wyjechać pociągiem odchodzącym o godz. 11,59 i przychodzącym do Gdyni o godz. 12,37 zdążyć na statek odchodzący do Helu o godz. 13,50, lub wcześniejszym odchodzącym z Wejherowa o godz. 5,37, a przychodzącym do Gdyni o godz. 6,35 zdążyć na statek odchodzący na Hel o godz. 7.20. Powrót do Wejherowa pociągiem odchodzącym z Gdyni o godz. 21.42.

Z miejscowości, leżących na półwyspie można przyjechać do Helu o godz. 12,49 i wyjechać o godz. 14,50. Również przyjechawszy na Hel statkiem odchodzącym z Gdyni o godz. o godz. 13,50, można pociągiem, odchodzącym z Helu o godz. 16,05 pojechać dalej do miejscowości, położonych na półwyspie.

Rozkład umożliwia więc załatwianie interesów na Helu w jednym dniu, zarówno dla mieszkańców Gdyni, Wejherowa i Gdańska, jak i dla osób, przyjeżdżających do Helu z głębi kraju w celu zamawiania pokojów, pensjonatów, dla zwiedzenia półwyspu i t. p.

Perspektywy rozwoju naszej żeglugi przybrzeżnej i wycieczkowej

P. P. Żegluga Polska rozpoczęła regularny ruch własnemi statkami w normalnych warunkach dopiero w roku 1928-ym, gdyż w roku 1927 spóźniona dostawa parowca „Gdańsk" a szczególnie „Gdyni", jak też niepomyślny wynik frachtowania parowca Sachsen i konieczność łatania ruchu wynajętemi parowcami nie dały możności pokryć zatokę wystarczająco gęstą siecią połączeń okrętowych.

W roku 1928-ym obraz był już zupełnie inny, a zaznaczyć trzeba — dotąd nie widziany na zatoce Gdańskiej. Nie tylko dużą ilość odjazdów i zawinięć miał Hel, połączony częstszą komunikacją z Gdynią, a nieco rzadszą z Sopotami, lecz również zaledwie uruchomiona jako port Jastarnia, która mimo dalszego położenia i powolniejszego statku na linji (Hanka) miała aż 3 połączenia w każdą stronę.

Obecnie, aż do lata 1929-go roku, liczyć się trzeba z następującemi zmianami w warunkach żeglugi:

Otwarta została w końcu lata przystań w Orłowie, wskutek czego będzie włączone również Orłowo do sieci komunikacji przybrzeżnej, co jednak obciąży tabor statków, który się w tym czasie nie zwiększy.

Jastarnia otrzyma port i odpowiednio wybagrowany dojazd zamiast dotychczasowego prowizorjum, które przy pewnych warunkach wiatru utrudniało przybijanie tam statków.

Prawdopodobnie w zatoce Puckiej niektóre miejscowości otrzymają mniejsze przystanie, co umożliwi rozszerzenie ruchu również w tym kierunku, podkreślić jednak należy i w tym wypadku, że istniejący tabor angażowany tam być nie może, będąc zajęty na uruchomionych dotąd linjach.

W związku z powyższem przewiduje się w dalszym planie, jak się dowiadujemy, wycofanie „Gdyni" z podróży zagranicznych i postawienie jej na linje przybrzeżne. Ma to nastąpić najpóźniej w roku 1930. Na ten czas byłoby pożądane zastąpić „Gdynię" większym statkiem wycieczkowym na 350 osób dla dalszych wycieczek. Gdynia i Gdańsk mogłyby wykonywać bałtyckie wycieczki w okresie wczesnego i późnego sezonu również po uruchomieniu tego większego statku.

W roku 1929-ym otwarcie Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu daje odpowiednie warunki dla wykorzystania parowca „Gdynia" nie tylko w celach turyzmu polskiego na Bałtyku, lecz również dla przewozu turystów obcych do Polski, oczywiście w pierwszym rzędzie ze Sztokholmu i Kopenhagi.

Prawdopodobnie przyszła eksploatacja „Gdyni" i „Gdańska" poza wybrzeżem pójdzie w dwuch kierunkach, mianowicie linij bezpośrednich z jednej strony na Sztokholm i Kopenhagę, licząc na publiczność pragnącą odbyć podróż tam i z powrotem z pobytem w jednej z tych stolic, możliwie niedługim, a drugi kierunek — to podróże okrężne ze zwiedzeniem bliższych nas wysp i jednego lub kilku większych portów. Pośredniem między obydwoma rozwiązaniami jest zawinie nie do Kopenhagi i Sztokholmu ze zwiedzeniem po drodze wysp Bornholm i Gotlandji.

W roku 1929-ym stałoby to jednak w pewnej sprzeczności z zadaniem ściągnięcia turystów skandynawskich na wystawę w Poznaniu drogą morską via Gdynia. chyba, żeby zwiedzano wyspy w drodze w tamtą stronę pozostawiając gościom zagranicznym wracać inną drogą np. via Berlin.

Ponieważ niejedni ze zwiedzających jednak będą już jechać do nas via Berlin i są raczej duże szanse zachęcić zwiedzających wystawę w drodze powrotnej do obejrzenia sobie Gdyni, mając jako atut w ręku szybki powrót wprost z Gdyni morzem do swych krajów, więc, jak się zdaje, również i w tamtą strónę nie zalecałoby się zatrzymywać na wyspach.

Najwyżej zawijanie na wyspy zarezerwowaćby wypadło w razie gdyby rozwiązanie następujące było możliwe: statek zawija na wyspę w jedną, tak i w drugą stronę, a życzący sobie zwiedzić szczegółowo wyspę pozostają na niej przez parę dni i w powrotnej drodze statek ich zabiera. W ten sposób zostałyby w jednej wycieczce połączone dwie: jedna do stolicy skandynawskiej. druga na wyspę. Takie rozwiązanie w każdym razie powodzenie mieć będzie dopiero po dalszem obniżeniu cen zagranicznych paszportów, które jest nieodzowne w tym wypadku dla zwiedzających wyspy.

Portowy ruch Gdyni

Na wejściu:

28-go września:

szw. par. Portos 1072 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand).

szw. par. Wira 250 t. z Malmö próżny (Pol. Ag. Morska),

szw. par, Gunvall 865 t. z Ahus próżny (Polsko-Skand),

fsk. par. Alexa 371 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand).

szw. par. Sundsborg 358 t. ze Szczecina próżny (Polsko-Skand).

29-go września:

szw. par. Helle 555 t. z Saxköpingu próżny (Pam),

pol. par. Toruń 1122 t. z Gandawy próżny (Żegl. Polska),

fr. par. Pologne 1841 t. z Havru z 125 t. drobnicy (C. G. T.),

niem. par. Alsen 539 t. z Amsterdamu próżny (Reinhold),

szw. par. Gustav Wasa 978 t. z Trelleborga próżny (Pam).

30 września:

pol. par. Robur III 1138 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand.)

niem. par. Ursula Fischer 1598 t z Malmö próżny (Polsko-Skand.)

duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold),

szw. par. Trio 832 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.),

1 października:

niem. par. Dione 657 t. ze Szczecina próżny (Reinhold ,

2-go października:

pol. par. Wilno 1122 t. z Ahus próżny (Żegl. Polska),

szw. par. Ribersborg 706 t. z Varbergu próżny (Polsko-Skand),

szw. par. Maja 727 t. z Norrköpingu próżny (Polsko-Skand.),

pol. par. Kraków 1122 t. z Holtenau próżny (Żegl. Polska),

3 go października:

norw. par. Bauta 945 t. z Fredrikstadu próżny (Polsko-Skand.),

niem. par. Lotte Reith 924 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.),

niem. par. Margarete Cords 1127 t. z Zaandamu próżny (Pol. Skand.),

4 października:

szw. par. Kjell 688 t. z Karlshamnu próżny (Polsko-Skand.),

szw. par. Mercur 800 t. z Uddevalli próżny (Pam),

duń. par. Skotland 1.016 t. z Harlingen próżny (Polsko-Skand.),

5-go października:

duń. par. Holland 720 t, z Kopenhagi próżny (Pam)

Na wyjściu:

28-go września:

łot. par. Liva 271 t. do Lipawy z 580 t. węgla (Polsko-Skand.)

łot. par. Latvis 798 t. do Rygi z 1.964 t. węgla (Voigt),

ang. par. Sandysike 993 ton do Sztokholmu z 2.435 t. węgla (Pam)

ang. par. Sandysike 993 t. do Sztokholmu z 2435 t. węgla (Pam).

29-go września:

norw. par. Vossa 775 t. do Oslo z 1848 t. węgla (Polsko-Skand. ,

ang. par. Lauristone 768 t. do Norrköpingu z 1950 t. węgla (Hartwig),

szw. par. Wira 250 t. do Halmstadu z 633 t. węgla (Pam),

fr. par. Pologne 1851 t. do Havru z 426 pasażerami i 6 t. drobnicy (C. G. T.).

łot. par. Venta 1157 t. do Rygi z 2.950 t. węgla (Polski Lloyd),

szw. par. Portos 1.072 t. do Sundsvallu z 2.425 t. węgla (Polsko-Skand.),

30-go września:

szw. par. Borg 948 t. do Kramforsu z 2.351 t. węgla (Polsko-Skand.),

szw. par. Aegir 754 t. do Kalmaru z 1.500 t. węgla (Polsko-Skand.),

szw. par. Helle 555 t. do Skogshallu z 1.240 t. węgla (Pam),

fsk. par. Alexa 371 t. do Trangsundu z 812 t. węgla (Polsko-Skand.),

1-go października:

szw. par. Sundsborg 358 t. do Halden z 1.915 t. węgla (Pol. Skand.),

szw. par. Gunvall 865 t. do Norresundet z 2.000 t. węgla (Polsko-Skand),

2-go października:

niem. par. Alsen 539 t. do Abo z 1935 t. węgla (Reinhold),

pol. par. Toruń 1122 t. do Nantes z 2593 t. węgla (Żegl. Polska),

pol. par. Robur III 798 t. do Gandawy z 2.318 t. węgla (Polsko-Skand.),

szw. par. Gustaf Wasa 978 t. do Malmö z 2200 t. węgla (Pam),

3-go października:

niem. par. Flosshilde 563 t. do Swinoujścia próżny (Polski Lloyd).

niem. par. Ursula Fischer 1.598 t. do Göteborga z 4.173 t. węgla, (Polsko-Skand.),

niem. par. Dione 657 t. do Pargasu z 1.518 t. węgla (Reinhold),

4-go października:

szw. par. Maja 727 t. do Trangsundu z 1.645 t. węgla (Reinhold),

pol. par. Wilno 1.122 t. do Nantes z 2.300 t. węgla (Żegl. Polska).

szw. par. Ribersborg 706 t. do Varbergu z 1660 t. węgla (Polsko-Skand.),

norw. par. Bauta 945 t. do Hosminsvag z 2.230 t. węgla (Polsko-Skand.)

5-go października:

szw. par. Trio 832 ton do Ahus z 2165 t. węgla (Polsko-Skand.),

pol. par. Kraków 1122 t. do Walviku z 2630 t. węgla (Żegl. Polska)

duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z 3065 t. węgla (Reinhold),

szw. par. Kjell 688 t. do Klagshamnu z 1975 t. węgla (Polsko-Skand.),

Ruch statków polskich

Par. Katowice odpłynął 6-go ze Lulea z 2800 ton rudy do Gdańska.

Par. Kraków odpłynął 5-go z Gdyni z 2800 t. węgla do Vallvik.

Par. Niemen w drodze z Gdańska z 4.200 t. węgla do Neapolu i 200 sążni kopalniaków do Beni-Saf minął 4-go Cap Finistere.

Par. Poznań oczeki w Gdańsku z 2.800 t. żelastwa z Hindrik Ido Ambach

Par. Toruń odpłynął 2-go z Gdyni z węglem do Nantes.

Par. Tczew oczekuje w Gdyni na węgiel do Svendborga.

Par. Warta ładuje w Gdańsku węgiel do Sfaxu.

Par. Wilno odpłynął z Gdyni 4-go z węglem do Nantes.

Par. Wisła odpłynął 6-go z Casablanki z 4400 ton fosforytów do Gdańska, po załadowaniu dodatkowo 300 t. trawy morskiej ze Sfaxu.

POLSKO-SKAND. TOWARZ.

Par. Robur I odpłynął 6-go z węglem z Gdańska do Norrköpingu.

Par. Robur II ładuje w Gdańsku węgiel.

Par. Robur III odpłynął 2-go z Gdyni do Gandawy z węglem,

Nasza kronika portowa i żeglugowa



Ruch portowy w ostatnim tygodniu

Ruch portu gdyńskiego w tygodniu sprawozdawczym (od 26. IX. do 3. X.) utrzymywał się na średniej wysokości. Weszło do portu statków morskich 28 o łącznej ładowności 33.717 t. r. n., w tej liczbie polskich 4, szwedzkich 11, niemieckich 4, łotewskich 3, duńskich 2, francuskich, angielskich, norweskich i fińskich po 1.

Wśród statków na wejściu próżnych było 26, z pasażerami i towarem 1, z tomasówką 1. Przyjechało morzem 3 pasażerów. Przywieziono na statkach tomasówki 1.220 ton, wina i sardynek 125 ton.

Odpłynęło z portu w tygodniu statków morskich 30 o łącznej ładowności 21.801 t. r. n., w tej liczbie 27 parowców, 1 holownik, 1 lichtuga morska.

Wśród statków na wyjściu było z węglem 27, próżnych 2, z pasażerami i towarem 1.

Odjechało morzem 426 pasażerów, wywieziono na statkach węgla 47.156 ton, w tem 1.703 tony węgla bunkrowego, oraz 6 t. wódek.

Ruch portowy w trzeciej dekadzie września

Ostatnia dekada miesiąca wykazała ruch statków nieco większy niż w drugiej dekadzie i prawie równy ruchowi w dekadzie pierwszej.

Zawinęło do portu statków morskich 44 o łącznej ładowności 35.600 t. r. n., w tej liczbie 40 parowców, 1 holownik, 2 lichtugi morskie i 1 żaglowiec z motorem.

Pod względem bander statków na wejściu obraz był następujący

polskich	3	3.368 t. r. n.
szwedzkich	17	10.169
niemieckich	7	6.068
holenderskich	1	4.960
łotewskich	5	3.412
duńskich	3	2.076
francuskich	1	1.841
angielskich	2	1.761
estońskich	3	799
norweskich	1	775
fińskich	1	371
	44	35.600 t. r. n.

Wśród statków na wejściu było próżnych 40, z tomasówką 2, z pasażerami i towarem 1, z kamieniem 1. Przyjechało morzem 3 pasażerow. Przywieziono na statkach 3.320 ton tomasówki, 400 t. kamieni, 125 t. sardynek i wina.

Odpłynęło w dekadzie statków morskich 43 o łącznej ładowności 33.778 t. r. n., w tej liczbie z węglem 38 próżnych 3, z pasażerami 1, z pasażerami i towarem 1.

Odjechało morzem 680 pasażerów (na statku Zeelandia 254 i na Pologne 426). Węgla wywieziono 65.241 ton, w tem 3.317 ton bunkrowego, prócz tego wywieziono 6 ton wódek.

Dekada nie wniosła znacznej poprawy do skromnego importu wrześniowego, w eksporcie natomiast znacznie się zwiększył przeładunek węgla.

Ruch portowy we wrześniu

Wrześniowy ruch portowy Gdyni był nieco mniejszy niż w sierpniu i w lipcu. Zawinęło do portu 112 statków morskich o łącznej ładowności 101.304 t. r. n., w tej liczbie parowców 108, lichtug morskich 2, holownik 1, żaglowiec z motorem 1.

Pod względem narodowości statków na wejściu było:

polskich	13	9.280 t. r. n,
szweckich	33	23.129 t. r. n.
łotewskich	18	14.957 t. r. n.
niemieckich	18	14.039 t. r. n.
francuskich	5	13.328 t. r. n.
duńskich	9	8.482 t. r. n.
angielskich	6	6.566 t. r. n.
norweskich	7	5.393 t. r. n.
holenderskich	1	4.960 t. r. n.
estońskich	3	799 t. r. n.
fińskich	1	371 t. r. n.
	114	101.304 t. r. n.

Wśród statków na wejściu próżnych było 101, z pasażerami 5, z tomasówką 4. z pasażerami i towarem 2, ze śledźmi 1, z kamieniem 1.

Pasażerów przyjechało morzem 247. Przywieziono na statkach 7.040 ton towarów, w tej liczbie tomasówki 6.318 ton, kamienia 400 t., śledzi 170 t., sardynek i wina 125 t. i muszli 27 ton.

Na wyjściu zanotowano w miesiącu 117 statków morskich o łącznej ładowności 107.383 t. r. n., w tej liczbie z węglem 98. próżnych 10, z pasażerami 6, z towarem 2, z pasażerami i towarem 1.

Odjechało morzem 2.224 pasażerów. Węgla wywieziono na statkach 197.122 ton, w tej liczbie 11.296 ton węgla bunkrowego, prócz tego wywieziono otrąb ryżowych 150 ton i wódek 6 ton.

Rekord ustalono jedynie co do ilości załadowanego węgla, z liczbą blisko 200.000 ton. Jestto objaw nader pocieszający, gdyż w poprzednich miesiącach — lipcu i sierpniu tempo wzrostu przeładunku węgla w porcie znacznie już było osłabło.

Należy zaznaczyć, że jednocześnie wzrasta przeładunek węgla w Gdańsku i jeszcze wzrośnie, gdy uruchomione zostaną w zimie urządzenia skombinowane z przenośników i wywrotnic przy nowym basenie Wisłoujścia.

Jednocześnie jednak będzie gotowa wywrotnica Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa na molo południowem w Gdyni, wobec czego również w Gdyni będzie szybko wzrastać eksport węgla. Dopiero jednak uruchomienie kolei żelaznej Bydgoszcz—Gdynia pozwoli znacznie zwiększyć przeładunek miesięczny węgla w naszym porcie ponad 250.000 ton.

Import pozostawał w ramach skromnych. Nie było pozycji ryżu, przywóz nawozów sztucznych zmalał, co jest tembardziej nienormalne, że import nawozów sztucznych przez Gdańsk w tym samym czasie się nie zmniejszył.

Pojawiła się po raz pierwszy importowa pozycja śledzi, przywóz ten jednak narazie nie może się rozwinąć w braku odpowiedniego składu. Tylko na jesieni, gdy dużo towaru idzie tranzytem, lub odrazu na zamówienie odbiorców dalszych, z ładowaniem bezpośrednio do wagonów, możliwy jest import śledzi również przez Gdynię.

Reasumując powyższe stwierdzić możemy, że w stosunku do pięciu poprzednich miesięcy w miesiącu wrześniu Gdynia była w większym stopniu portem węglowym, a w mniejszym stopniu portem dla przeładunku innych towarów. Z punktu widzenia ogólnych potrzeb portu i naszego handlu morskiego jest to bezwarunkowo cofnięcie się wstecz, czego nie powinniśmy przeoczyć.

Prawdziwą miarą rozwoju portu jest nie tylko ilość przeładowanego ładunku, lecz też jego wartość. Dopóki przez Gdynię nie będą szły również pozycje mieszanego ładunku, a ilość pozycji jednolitych nie zwiększy się wielokrotnie, dopóty nie można będzie mówić o znacznym postępie w rozwoju Gdyni jako portu 30-o miljonowego państwa, rolę którego narazie spełnia dla innych towarów niż węgiel sam tylko Gdańsk.

Nowy rekord ładowania węgla

W ciągu doby 28-go września załadowano na statki morskie w porcie gdyńskim 8.283 tony węgla eksportowego i 310 ton bunkru. W ten sposób ustanowiono nowy rekord ładowania węgla w Gdyni.

Zwiedzenie portu

28-go bm. zwiedził urządzenia portowe w Gdyni kdr. G. S. Fleedwood Nash z marynarki angielskiej, attache morski poselstwa angielskiego w Warszawie.



Ruch portowy we wrześniu

Ruch portowy Gdańska zwiększa się z miesiąca na miesiąc ustanawiając wciąż nowe rekordy dla tonażu i ruchu towarów. We wrześniu 1928 roku przybyły d portu 532 statki morskie o łącznej ładowności 342.291 t. r. n. (W roku 1927-ym tonaż na wejściu we wrześniu wynosił 323.000 t. r. n., w roku 1926-ym 305.000 t. r. n., a w roku 1922-ym 171.000 t. r. n.).

Porównanie z poprzedniemi latami dosadnie ilustruje ciągłość rozwoju portowego Gdańska, którego by najmniej nie narusza, lecz odwrotnie go uzupełnia i zwiększa rozwój Gdyni, wykonującej narazie prawie wyłącznie przeładunek węgla.

Tem dziwniej jest słyszeć w prasie gdańskiej narzekania na jakoby zatrzymany rozwój portu.

Również pod względem eksportu węgla, czyli artykułu, który jest specjalnością Gdyni, ustanowiono rekord ładowania, mianowicie 512.921 ton, co oznacza w stosunku do początku roku już postęp o 100.000 t., czyli o 25 proc. wzrostu eksportu węgla przez port gdański. Również fosfatów przywieziono w Gdańsku we wrześniu 30.000 t., mimo, iż w Gdyni import ten spadł znacznie. Wszystkie inne pozycje towarowe z wyjątkiem nielicznych podległych sezonowym wahaniom zwyżkowały, wobec czego można śmiało mówić o pełnem wykorzystaniu portu dla możliwości eksportowych i importowych Polski. Szczególnie ruch drobnicy wzrasta w ostatniem półroczu znacznie, co jak wiadomo oznacza duży przyrost pod względem wartości ruchu towarowego.

Co do poszególnych bander statków na wejściu we wrześniu, to pierwsze miejsce zachowała bandera niemiecka z 78.284 t. r. n. tonażu statków, drugie miejsce zajęła bandera duńska z 63.019 t. r. n., trzecie szwedzka z 42.9?4 t. r. n, czwarte angielska z 38.864 t. r. n., dalej następowały po sobie bandery norweska z 27.373 t. r. n., łotewska z 22.412 t. r. n., francuska z 14.905 t. r. n., fińska z 12.287 t. r. n., włoska — 11.272 t. r. n., holenderska z 10.095 t. r. n., polska z 8.865 t. r. n., gdańska z 6 702 t. r. n. Dalsze miejsca zajęła bandera grecka 2.402 t. r. n. i estońska — 1.869 t. r. n. Poniżej 600 ton miały bandery: czechosłowacka, chilijska i turecka, które powiewały na stateczkach szmuglujących spirytus.

W porównaniu do poprzednich lat spadł we wrześniu udział bandery szwedzkiej o 23.000 ton (co tłumaczyć należy skierowaniem się tonażu na Gdynię, oraz powrotem Szwecji częściowo do węgla angielskiego), wzrósł tonaż angielski o 5.000 ton, norweski o tyleż, francuski i łotewski o 4.000 ton, fiński o 9.000 ton, co znowuż tłumaczy się częstszem zawijaniem do Gdańska statków południowo-amerykańskiej linji. Wielkość ruchu statków polskich i gdańskich nieco się zmniejszyła, jednak po uwzględnieniu statków przybrzeżnych, które w roku bieżącym nie są liczone, okazuje się, że liczby pozostały prawie bez zmiany. Stwierdzić można, że od pewnego czasu port gdański traci coraz więcej oblicze portu skandynawskiego, jakie miał w latach 1926/27 w związku ze strejkiem angielskim.

Bandera francuska i łotewska mimo częstych zawijań do Gdyni wzmacnia swój udział w ruchu portowym Gdańska. Polska bandera cofa się na korzyść niemieckiej, przyczem pewną rolę odgrywa okoliczność, że lichtugi towarzystwa Wisły-Bałtyk kursują obecnie z portu gdańskiego pod banderą niemiecką.

Ruch pasażerski był nieznaczny, z przewagą jak zwykle ruchu na wyjściu. Wyjechało do Nowego Yorku 449 pasażerów, do Hullu 422, do Londynu 497, do Kopenhagi 167, do Rygi 6, do Lipawy 47. Przyjechało natomiast z Nowego Yorku 135 pasażerów, z Hullu 35, z Londynu 97, z Kopenhagi 152, z Helsingforsu 14, z Lipawy 80.

Ruch portowy w ostatnim tygodniu

Ruch portowy w Gdańsku w sprawozdawczym tygodniu od 22—29 września oznaczał się dość dużem ożywieniem, przyczem ruch wejści wy przewyższył ruch statków na wyjściu.

W tygodniu przybyły 123 statki morskie, w tej liczbie 98 parowców, 1 holownik, 24 żaglowce z motorem.

Wśród statków na wejściu było polskich 2, gdańskich 1, duńskich 19, szweckich 22, niemieckich 40, angielskich 10, norweskich 10, łotewskich 6, francuskich 4, włoskich i czechosłowackich po 2, holenderskich, estońskich, greckich, tureckich chilijskich po 1.

Z pośród statków na wejściu próżnych było 63, z towarem 20, z żelastwem 14, z pasażerami i towarem, ze żwirem po 4, ze śledźmi 5, z rudą żelazną z pasażerami i pocztą po 2 i po 1: z węglem, z fosfatem, z drzewem, spirytusem, celulozą, saletrą, z winem i likierami, z zbożem i towarem, z żelastwem i towarem.

Przeładowano w tygodniu w imporcie ze statków i składów na kolej 3.270 ton rudy żelaznej, 6.845 t. żelastwa, 5.608 ton nawozów sztucznzch, 4.911 ton innych towarów.

Na wyjściu zanotowano statków morskich 115, w tej liczbie z węglem 64, próżnych 14, z towarami 12, z drzewem 7, z pas żerami i towarem 3, ze solą 2, z melasą 2, oraz po 1: z cementem, ze solą potasową, spirytusem, zbożem, z towarami i węglem, z towarami i końmi, z pocztą i pasażerami, z drzewem i węglem, ze spirytualjami, ze spirytusem i towarem, z naftą.

Przeładowano w tygodniu w eksporcie z kolei na statki 129.030 ton węgla, oraz z kolei na statki i składy 603 wagony drzewa, 253 wagony zboża, 1 wagon cukru i 1.027 wagonów innych towarów.

W ruchu towarowym tydzień odznaczał się wysoką liczbą eksportu węgla, który trzyma się na rekordowej wysokości, w imporcie zaś ponownem ożywieniem dowozu żelastwa (złomu), przyczem uderzająco dużo przywieziono mniejszych partyj złomu na żaglowcach z pomocniczym motorem, które wyładowują złom przy Holmie, przy pomocy kranów motorowych. Żaglowce te mają korzystny ładunek powrotny w postaci węgla, w który się zaopatrują na zimę mniejsze porty bałtyckie. Również import śledzi był znaczny. Wśród pozycyj wywozowych pojawia się znów pozycja cukru, który jednak rozpoczyna swą drogę do Gdańska wodą, berlinkami, a nie koleją.

Zniesienie opłat za łamanie lodu

Orędownik Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku z dnia 29-go września zawiera rozporządzenie zniesienia opłaty za łamanie lodu w okresie zimowym, którą uiszczały statki zawijające do portu gdańskiego.

Rozporządzenie to niewątpliwie przyczyni się do podwyższenia zdolności konkurencyjnej portu gdańskiego.

Otwarcie domu marynarza w Nowymporcie

W Nowymporcie otwarty został w stosunkowo skromnym budynku dom marynarza, którego potrzeba wyczuwała się już oddawna.

Byłoby pożądane, ażeby i w Gdyni powstała tego rodzaju pożyteczna instytucja. Nasi właśni marynarze często nie mogą znaleźć pracy przez to, że nie są w pobliżu portów jako miejsca popytu na nią zmuszeni się znajdować przy miejscach za, mieszkania w kraju. Dom marynarza chroni marynarza również od wyzysku i zgubnego wpływu przygodnych przytułków.

Basen Wisłoujścia
i jego urządzenia przeładunkowe

W porcie gdańskim odbywa się obecnie gorączkowa budowa nowego basenu portowego w Wisłoujściu na prawym brzegu Martwej Wisły. Budowę rozpoczęto już jesienią roku 1927-go, w związku z otrzymaniem przez Radę Portu pożyczki zagranicznej w wysokości 4.500.000 dolarów, z której spłacono poprzednią pożyczkę, resztę zaś obrócono na budowę nowego basenu portowego i jego urządzeń.

Basen ten jest tak założony, ażeby mógł w przyszłości w razie rozbudowy dalszej portu stanowić wejście do kanału wcinającego się dalej w Troyl, zgodnie z pierwotnemi projektami rozbudowy portu gdańskiego.

Wymiary nowego basenu są następujące:

800 metrów długości
150 metrów szerokości przy wjeździe
125 m. szerokości końcowej

Powierzchnia wodna, którą tworzy basen wynosi z górą 110.000 m². Przy wejściu głębokość ma wynosić 9 metrów poniżej średniej wody, a że w tem miejscu w porcie w środkowym kanale Martwej Wisły jest również 9 metrów, więc będą mogły tu przybijać do nabrzeża największe statki wśród obecnie zawijających do portu gdańskiego.

Jak wiadomo leżące prawie naprzeciwko tego basenu nabrzeże dworca nadwiślańskiego ma głębokość przystani 7 metrów. Basen wolnej strefy mimo, że jest położony tuż przy wejściu do portu ma jeszcze mniejszą głębokość przy nabrzeżach, które zostały zakładane w czasach gdy nie przypuszczano, iż w Gdańsku przy nabrzeżach będą potrzebne tak znaczne głębokości. Statki ładujące przy nabrzeżach wolnej strefy nawet do 6-iu metrów muszą już się odsuwać od nabrzeża, przy którym niema wystarczającej głębokości. Stąd zrozumiałe jest olbrzymie znaczenie przyszłe basenu Wisłoujścia.

Długość obu boków użytecznych nabrzeża wynosić będzie 1.700 metrów. Otrzymają one masywne mury przystaniowe, a tylko poprzeczny brzeg końcowy zostanie wolny w przewidywaniu możliwości dalszego wykopu.

Ściany nabrzeża składają się z grubego muru podtrzymywanego podporami kątowemi z żelazobetonu. Kesony te spoczywają na rusztowaniu palowym o długości pali 16-18 metrów. Najmniejsza głębokość wody przy samem nabrzeżu wynosi 8 m.

Nie cała długość nabrzeży zostanie zbudowana w jednym ciągu, lecz podzielona jest na dwie serje. Pierwsza serja obejmuje nabrzeże 1.000 metrowe, licząc po obu stronach basenu i wkopanie się basenu w ląd na długość 465 metrów.

Północno-wschodnia strona basenu, prawa, patrząc z głębi basenu na Wisłę, przeznaczona jest do przeładunku masowych towarów eksportowych, przedewszystkiem węgla, południowo-zachodnia natomiast czyli lewa strona — do przeładunku towarów importowych, w pierwszym rzędzie rudy żelaznej i fosfatów.

Po stronie eksportowej zostaną zbudowane prócz szeregu kranów portalowych, obrotowych z chwytaczami, jeszcze 3 udoskonalone wywrotnice, połączone z zasypem (bunkrem) i przenośnikami.

Na stronie importowej staną 3 dźwigi mostowe, z których 2 o nośności 15 ton służyć będą przeważnie do ładowania rudy, trzeci o nośności 10 ton, służyć będzie do przeładunku nawozów sztucznych i innych towarów masowych importowych.

Wywrotnice nowego systemu dla ładowania węgla

Typowe wywrotnice stosowane dotąd przechylają wagony z węglem wprost nad ładownią statku, przyczem nie tylko dno statku narażone jest na silne uderzenia spadającej masy węgla, lecz przedewszystkiem sam węgiel przy spadaniu z dużej wysokości znacznie się rozdrabnia i przez to traci dużo na wartości.

Dla uchylenia tej wady stosowane są obecnie nowe urządzenia, polegające na skombinowanem działaniu typowej wywrotnicy i przenośnika taśmowego.

Wagon w tym wypadku przechyla się na niedużej wysokości, zdaleka od statku, przyczem zawartość jego zsypuje się do soczewki dużych wymiarów (bunkru), z której węgiel następnie z dołu jej wydostaje się na taśmę stalową, lub też gumową. Koniec tej taśmy wychyla się aż ponad środek statku i z końca tego rurą teleskopiczną węgiel skierowuje się do poszczególnych miejsc ładowni.

Myślą więc przewodnią nowego urządzenia wywrotnic zastosowanych w Gdańsku jest oszczędzanie węgla i możność ładowania przy pomocy wywrotnic nie tylko samego węgla opałowego, lecz również wrażliwego na sposób ładowania węgla sortowanego według wielkości kawałków.

Narazię będą wykonane 2 wywrotnice, przez firmę J. Pohlig w Kolonji: część taśmowa urządzenia (przenośniki taśmowe) zostanie wykonana przez dwie firmy niemieckie, z których jedna stosuje przenośniki stalowe, druga zaś gumowe.

Konieczność stworzenia kasy przezorności
dla marynarzy polskich

Zawód marynarza, jak w załodze pokładowej, tak też maszynowej i radjotelegraficznej jest ciężki mimo, że zawsze jest dużo chętnych do tej pracy, co zwiększa dobór ludzi, wymagania od nich i wywołuje łatwo utratę zdolności do pracy. Zawód marynarza nie jest również wolny od okresowych bezroboci, a marynarz im lepszy jest w swym zawodzie, tem trudniej da się nagiąć do innej pracy.

W tych warunkach ubezpieczenie marynarzy na wypadek utraty zdolności do pracy, wraz z ubezpieczeniem emerytalnem, odgrywa szczególnie ważną rolę.

Pływając na statkach marynarz traci mnóstwo sposobności nawiązania takich stosunków i doświadczeń, któreby mogły mu zapewnić względny dobrobyt.

Musi on liczyć tylko na to, co daje jemu jego zawód, a daje on mu niezbyt wiele.

U nas dotąd marynarze ubezpieczeni są w Ubezpieczalni Krajowej. Niewątpliwie jednak potrzebne jest stworzenie Kasy przezorności, która zapewniłaby im wypłacenie w każdej chwili kapitału powstałego ze składek przez nich złożonych.

Konkretny wypadek wskazuje jak mało oparcia mogą w pewnych warunkach znaleść nasi marynarze w Ubezpieczalni Krajowej. Starszy oficer parowca „Tczew" kpt. L. Rusiecki przez nieszczęśliwy wypadek w porcie londyńskim utracił 30 proc. zdolności do pracy (skomplikowane uszkodzenie czaszki, kilka żeber złamanych), wskutek czego wypłaca mu Ubezpieczalnia Krajowa 17.— złotych miesięcznie, co jednak nie stoi najwidoczniej w żadnym stosunku ani z poborami kapitana Rusieckiego w chwili wypadku, ani z uznanym stopniem utraty przez niego zdolności do pracy.

Specjalne warunki pracy wymagają też specjalnych form ubezpieczenia. Zawód marynarski z łatwością może być przerwany przez okoliczności w każdej chwili.

Pożądana więc jest taka forma ubezpieczenia, która dopuszcza wycofanie złożonego kapitału przed osiągnięciem pewnej liczby lat.

Takie zapewnienie może dać tylko własna morska kasa przezorności, uwzględniająca specjalne warunki pracy na morzu.

Pożądane jest wobec tego znowelizowanie ustawy o ubezpieczeniach przymusowych z wyodrębnieniem marynarzy w osobną kategorję, tworzącą zakres działania specjalnej morskiej kasy przezorności.

O przyszły typ polskiego statku linji regularnej

Jako przyszłe perspektywy naszych linij regularnych wyłaniają się w kolejności długości linji i wielkości statków zajętych na nich:

1. Linja Gdynia—Lipawa—Tallinn—Helsingfors, która się może łączyć z linją :
2. Gdynia — Hamburg — Antwerpja.
3. Gdynia—Londyn.
4. Gdynia—morze Śródziemne, która może się częściowo łączyć z linją:
5. Gdynia—Daleki Wschód.

Wszystkie te linje mają tę wspólną cechę, że oparte byłyby prawie wyłącznie na przewozie towarów (linje frachtowe) przy pomocy stosunkowo szybkich, nowoczesnych parowców i motorowców.

Pierwsze trzy linje prawdopodobnie byłyby uruchomione przy pomocy parowców, dwie ostatnie przy pomocy motorowców.

Na pierwszej i drugiej linji miałyby kursować statki o nośności około 1.200—1.500 DW, na trzeciej —2.000—2.500 DW.

Na linji śródziemnomorskiej statki o nośności 4.000 DW i na linji Dalekiego Wschodu — 8—9.000 DW.

Na wszystkich tych statkach mogłyby i musiałyby być urządzone kabiny dla nielicznych pasażerów.

Bliski zapewnie już jest czas, gdy koszta wysokie zagranicznych paszportów zostaną zniesione i podróżni nasi, w pierwszym rzędzie w sprawach handlowych, szeroką falą udadzą się do krajów sąsiednich i dalszych.

Podróż morzem na własnych statkach do krajów północnej Europy, z wyjątkiem położonych na zachód od nas na kontynencie może się kalkulować korzystniej aniżeli koleją.

W ostatnich czasach, zwłaszcza na linjach motorowców dalekiej żeglugi, np. z Danji na Daleki Wschód zastosowane są (z powodu małego wykorzystania górnego pokładu na statkach frachtowych) nadzwyczaj wygodne kabiny na dwadzieścia kilka pasażerów. Podróż na tego rodzaju statku można nazwać prawdziwie luksusową, gdyż nic nie wywołuje takiego poczucia komfortu na morzu jak przestronność pomieszczeń.

Trzeba się liczyć z tem, że morze w najbliższych latach nareszcie stanie się u nas popularne i że prąd podróżnych z kraju będzie silny nie tylko w kierunku utartym — do Ameryki Północnej i Południowej lecz również i w innych kierunkach, podążając, tak samo jak handel, za własną banderą.

Dlatego byłoby wielką stratą dla sprawy, przy planowaniu regularnych linij, nieuwzględnienie przyjęcia na statki tych linij pewnej ilości pasażerów.

Nie wykluczone, że niektóre z tych linij, jak np, linja do Helsingforsu, oraz linja na Daleki Wschód rozwiną się również jako linje pasażerskie. Linja Dalekiego Wschodu musiałaby przyjmować pasażerów w jednym z portów włoskich, lub greckich.

Linje antwerpijska i londyńska nie miałyby przewozić więcej niż kilkunastu pasażerów, o ile nie zaszłaby jakaś umowa, na mocy której statki nasze przewoziłyby temi statkami emigrantów do portów angielskich, holenderskich i belgijskich dla przeokrętowania ich na większe statki, jak to czynią obecnie statki United Baltic Corporation i Ellerman Wilson Lines.

Nowe perspektywy rozwoju komunikacji towarowej
na drogach wodnych

Jak wiadomo komunikacje wodne śródlądowe przechodzą od lat 30 kryzys, który wywołuje w niektórych kołach zainteresowanych nawet wogóle wątpliwość co do ich zdolności konkurencyjnej wobec kolei żelaznych.

Szczególnie w pierwszych latach po wojnie światowej na kontynencie Europy, zwłaszcza w Niemczech i w Polsce zdolność konkurencyjna rzek jako dróg przewozu towarów wobec przewozów kolejowych nadzwyczaj osłabła, co jednak tłumaczy się świadomą deficytową gospodarką kolejową, wynikającą z niskich nadzwyczaj frachtów, na małe i na duże odległości, oraz niechęcią rządów, lub nawet niemożliwością dla nich angażowania się w kosztownych inwestycjach, związanych z rozbudową, a w Polsce z utrzymaniem sieci żeglownej dróg wodnych,

Obecnie utrwaliła się sytuacja paradoksalna: opłaci się mianowicie przewozić na drogach wodnych towary kosztowniejsze, przyczem statki skutecznie konkurują z kolejami, zapewniając taryfę na pozycje drobnicowe o 25—40 proc. niższą niż kolej. Towary masowe i budowlane natomiast znikają z rzeki i przewożone są koleją. Należą tu nie tylko węgiel, ruda i t. p., lecz również cegła i kamień budowlany,

Pomijając niskie taryfy kolejowe, które są oczywiście główną przyczyną niemożliwości konkurencji rzeki z koleją, bardzo poważną przyczyną jest mała styczność rzeki z punktami odbiorczemi. Dowóz do rzeki lub od rzeki przy pomocy kolei wytwarza taryfę łamaną, która tembardziej nie może konkurować z taryfą kolejową.

W ostatnim czasie, nie u nas, lecz zagranicą rozwinął się nowy rodzaj komunikacji towarowej, który pozwala sieci rzecznej na łatwiejsze przyciągnięcie do siebie ładunków z miejscowości nie położonych bezpośrednio nad rzeką.

Chodzi w tym wypadku o komunikację samochodami ciężarowemi, które biorą 5 ton i więcej towaru, i które w znakomity sposób spełnić mogą zadanie dowozu towarów do przystani rzecznych, wzgl. odwozu od nich.

Nie zajmujemy się tu sprawą ulepszenia dróg, oraz powiększenia taboru samochodów ciężarowych. Natomiast wypada zwrócić uwagę na konieczność przystosowania przystani do przeładunku z ciężarowego samochodu na rzekę i odwrotnie.

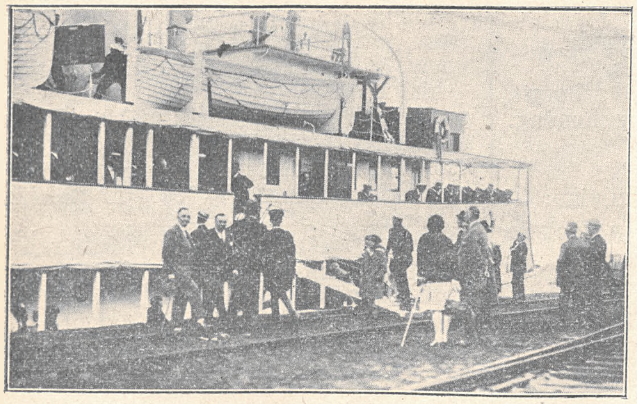
Oczywiście o ile chodzi o drobnicę, to przeważnie wystarczy zajechanie do przystani pływającej i przeładunek ręczny na stosunkowo dużą odległość; co innego jeśli chodzi o większe partje nieco tańszego ładunku workowego, w skrzyniach, lub luźnego, przy którym ażeby wytrzymać konkureucję z koleją, gdzie platforma samochodu ciężarowego może być przytknięta do podłogi wagonu towarowego, lub przynajmniej do rampy, należy stworzyć specjalny typ przystani.

Wartoby, ażeby nasze towarzystwa żeglugi rzecznej, jak również i agendy ministerstwa Robót Publicznych zainteresowały się bliżej tą sprawą, a nasi inżynierowie rzeczni wypracowali kilka typów takich przystani, nadających się do zastosowania na Wiśle i na pozostałych naszych drogach wodnych.

Z innej strony samorządy powiatów położonych nad drogami wodnemi winnyby przyjąć czynny udział w budowie dróg do tych przystani a nawet w inwestowaniu kapitału społecznego w tego rodzaju przystaniach, z olbrzymim pożytkiem dla życia gospodarczego tych powiatów.

J. Klejnot - Turski.

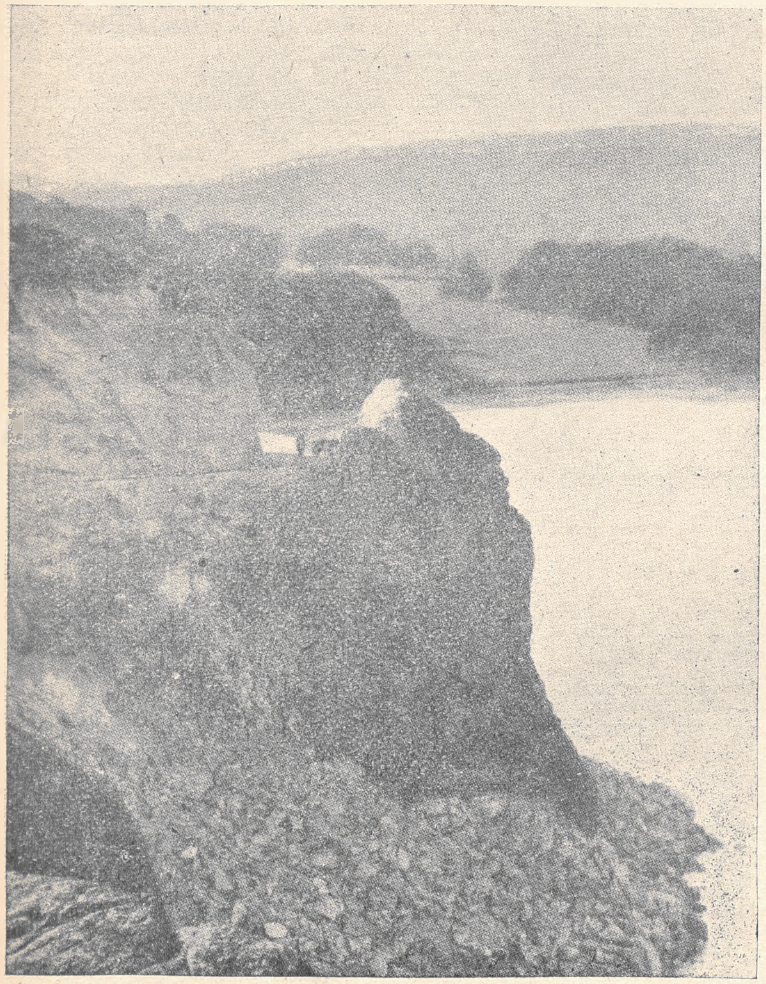
Wycieczki zagraniczne P. P. „Żegluga Polska".



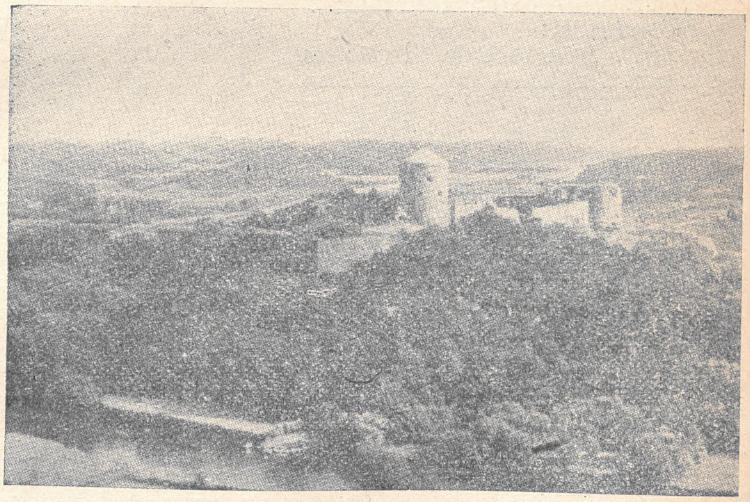
Par. Gdańsk w porcie.



Zamek Gripsholm
(Nazwę „Gripsholm" ma szwedzki pasażerski motor. oceaniczny).

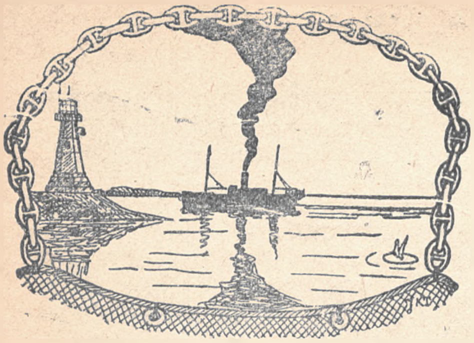


Krajobraz z Gustavsberg.



Okolica Göteborga,
portu oceanicznego Szwecji.

„Król zmarł — niech żyje król": zakończone zostały wycieczki zagraniczne parowców P. P. „Żegluga Polska" — „Gdynia" i „Gdańsk", a już opracowuje się program wycieczek przyszłorocznych, przedsezonowych. Oba parowce, jak przewiduje się w tym programie, udadzą się w maju i w czerwcu zagranicę z wycieczkami zawodowemi, Ligi Morskiej i Rzecznej i uczącej się młodzieży.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec zagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

25 września:
łot. par. **Daugava** 749 do Rygi,
niem. żagl. z mot. **Hoffnung** 68 do Andebo-Bro,
szw. par. **Kjell** 688 do Karlshamnu.
26 września:
niem. par. **Erda** 1671 do Trondhjem,
szw. par. **Tanja** 341 do Trollhättan,
szw. par. **Göta** 671 do Oskarshamnu,
szw. par. **Trelleborg** 378 do Eugene i Dräbaks.
27 września:
szw. licht. **Marmor VI** 384 do Lipawy,
szw. licht. **Marmor III** 382 do Lipawy,
pol. par. **Katowice** 1108 do Sztokholmu,
duń. par. **Robert** 715 do Wifstavarw,
duń. par. **Paul Möller** 138 do Krik,
niem. par. **August Cords** 745 do Pargasu.
28 września:
łot. par. **Liva** 271 do Lipawy,
łot. par. **Latvis** 798 do Rygi,
ang. par. **Sandysike** 993 do Sztokholmu,
29 września:
norw. par. **Vossa** 775 do Oslo,
ang. par. **Laurieston** 768 do Norrköpingu,
szw. par. **Wira** 250 do Kalmaru,
łot. par. **Venta** 1157 do Rygi,
szw. par. **Portos** 1071 do Sundsvallu.
30 września:
szw. par. **Borg** 948 do Kramforsu,
szw. par. **Aegir** 754 do Kalmaru,
szw .par. **Helle** 555 do Skoghall,
fsk. par. **Alexa** 371 do Trangsundu.
1 października:
szw. par. **Sundsborg** 829 do Halden,
szw. par. **Gunvall** 865 do Norresundetu.
2 października:
nim. par. **Alsen** 538 do Abo,
pol. par. **Toruń** 1122 do Nantes,
szw. par. **Gustaf Wasa** 978 do Malmö,
pol. par. **Robur III** 1138 do Gandawy.
3 października:
niem. par. **Ursula Fischer** 1 598 do Göteborga,
niem. par. **Dione** 658 do Pargasu.
4 października:
szw. par. **Maja** 727 do Trangsundu,
pol. par. **Wilno** 1122 do Nantes,
szw. par. **Ribersborg** 706 do Varbergu,
norw. par. **Bauta** 945 do Homminsvag.
5 października:
szw. par. **Trio** 832 do Ahus,
pol. par. **Kraków** 1122 do Wallviku.

Statki powyższe wywiozły łącznie 74.900 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

25 września:
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Nakskov.
26 września :
duń. par. **Harald** 1 091 do Vesteras,
pol. par. **Robur II** 798 do Aarhus,
niem. par. **Frielingshaus** 2 043 doSztokholmu,
szw. par. **Magnar** 648 do Hernösandu,
est. par. **Borghild** 431 do Nyköpingu,
niem. licht. **Vega** 758 do Randersu,
niem. żagl. z mot. **Helene** 130 do Halmstadu,
pol. par. **Niemen** 1 844 do Torre Annunziata,
norw. par. **Jarl** 256 do Sandefjordu ,
szw. par. **Nancy** 302 do Christiansandu,
łot. par. **Kalpaks** 1 182 do Helsingforsu,
łot. par. **Kokness** 1 044 do Rygi.
27 września:
duń. żagl. **Jens Nielsen** 169 do Umea,
duń. żagl. **Gudmund** 73 do Hasle,
szw. par. **Bengt** 288 do Halden,
niem. par. **Immenhof** 182 do Aalborga.
gd. par. **Echo** 555 do Nyköpingu,
est. żagl. z mot. **Elisabeth** 224 do Windawy,
szw. żagl. **Frithjof** 46 do Kerkeminde,
szw. żagl. z mot. **Lilian** 70 do Westerviku,
norw. żagl. z mot. **Hoydal** 139 do Holmestrandu.
28 września:
łot. par. **Biruta** 109 do Rygi,
niem. par. **Nordmark** 568 do Wasy,
łot. par. **Waidava** 1 386 do Rygi,
fr. par. **Martine** 1 517 do Rouen,
szw. par. **Elsie** 826 do Halmstadu,
szw. żagl. z mot. **Göte** 59 do Larwicku,
czsł. par. **Bohemia** 435 do Wyborga,
szw. żagl. z mot. **Sidonia** 54 do Rönne,
niem. żagl. z mot. **Uli** 56 do Rönne,
łot. par. **Mars** 278 do Nexö,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
gd. par. **F. G. Reinhold** 706 do Nexö,
niem. par. **Hugo Ferdinand** 1 092 do Helsingforsu,
łot. par. **Sigulda** 1 260 do Rygi,
niem. par. **Mary** 1 121 do Abo.
29 września:
niem. par. **Frieda** 1 279 do Göteborga,
duń. par. **Feddy** 561 do Holbäk,
szw. par. **Ymer** 602 do Stavangeru,
szw. par. **Karin** 196 do Mörbylonga,
norw. par. **Snarö** 762 do Drammen,
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy,
niem. par. **Ragnar** 434 do Uleaborga,
szw. par. **Rewa** 715 do Vesteras,
łot. par. **Kurland** 428 do Masnedsundu.
30 września:
niem. par. **Brake** 336 do Lubeki,
est. par. **Brilm** 302 do Rygi,
niem. par. **Gillhausen** 1 007 do Sztokholmu,
szw. par. **Robert** 1 604 do Göteborga,
norw. par. **Mari** 279 do Stubbekjöbingu,
szw. żagl. z mot. **Rurik** 108 do Viken,
szw. żagl. **Ruth** 150 do Blaese,
est. licht. **Marmor IV** 382 i
est. licht. **Marmor V** 377 do Helsingborga,
niem. par. **Bonus** 519 do Hamburga (i z parafiną).
1 października:
łot. par. **Turaida** 1 476 do Rygi,
niem. par. **Hedwigshütte** 1 224 do Hamburga,
niem. par. **Wilhelmine** 177 do Stavangeru,
duń. par. **N. C. Monberg** 1 329 do Göteborga.
2 października:
szw. par. **Scandia** 893 do Hernösandu,
szw. par. **Thure** 295 do Degershamnu,
niem. par. **Artushof** 866 do Dalsbruck,
duń. mot. **Maagen** 97 do Karlshamnu,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Aarhus,
norw. par. **Alstad** 1 894 do Gefle,
niem. par. **Kurland** 262 do Kłajpedy.
3 października:
łot. par. **Lia** 749 do Rygi,
szw. par. **Ragnar** 430 do Oxelösundu,
fsk. par. **Smut** 982 do Helsingborga,
łot. par. **Sports** 1 551 do Kotki,
niem. licht. **Daheim** 369 do Aarhus,
niem. licht. **Chronik** 369 do Aarhus.
fr. par. **Ostrevent** 916 do Halmstadu,
niem. żagl. z mot. **Walküre** 57 do Rönne,
niem. żagl. z mot. **Erato IV** 57 do Kjöge,
duń. żagl. **John** 73 do Allinge,
niem. par. **Gunter** 884 do Drammen,
niem. par. **Venus** 1639 do Rouen,
norw. p. **Knud Skaaluren** 399 do Skien.
4 października:
gd. par. **Edith Bosselmann** 291 do Sundsvallu,
łot. par. **Viesturs** 345 do Rönne,
szw. par. **Gudrun** 459 do Karlskrony,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1125 do Aarhus,
szw. par. **Carlsten** 335 do Karrebäksminde,
szw. par. **Gellivare** 1144 do Sztokholmu,
łot. par. **Kaupo** 1457 do Gefle.
5 października:
niem. par. **Reinhard** 541 do Pargasu,
duń. par. **Scotia** 1387 do Kopenhagi,
fr. par. **Monique Vielieux** 1 488 do Tonnay Charente,
ang. par. **Anglos** 789 do Lipawy,
duń. par. **Belgien** 1173 do Sönderborga,
szw. żagl. **Brill** 59 do Degershamnu,
pol. par. **Robur II** 798 do Malmö,
szw. par. **Gusten** 353 do Halmstadu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 148.000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

27 września:
szw. par. **Solfrid** 270 do Vallina.
28 września:
ang. par. **Majorca** 589 do Tynedocku,
29 września:
ang. par. **Minorca** 594 do Tynedocku,
norw. par. **Rosafred** 295 do Yarmouth.

1 października:
niem. par. **W. C. Frohne** 189 do Horsensu.
2 października:
szw. par. **Jan** 488 do Passages,
ang. par. **Lesrix** 354 do Londynu,
duń. par. **Taarnholm** 828 do Manchesteru (i z tow.),
duń. par. **Hjortholm** 848 do Manchesteru (i z towarem).
3 października:
ang. par. **Arete** 509 do Dowru,
duń. par. **Finnland** 246 do Dordrechtu.
4 października:
szw. par. **Ingeborg** 861 do Birknhead,
niem. par. **Johann Ahrens** 538 do Londynu,
niem. par. **Saturn** 157 do Kjöge.
5 października:
duń. żagl z mot. **Fremad** 57 do Lubeki,
ang. par. **Alto** 857 do Westhartlepoolu,
ang. par. **Mayrix** 375 do Westhartlepoolu,
duń. par. **Eli** 111 do Amsterdamu,
Statki powyższe wywiozły łącznie 13.500 m drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

27 września:
norw. par. cyst. **Marna** 182 do Vejle.

Wywóz cementu przez port gdański

27 września:
niem. żagl. z mot. **Ella** 149 do Kłajpedy.
1 października:
szw. par. **Georg** 239 do Helsingborga.
3 października:
szw par. **Libau** 173 do Göteborga (i z tow.)
Statki powyższe wywiozły łącznie 1.100 ton cementu.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

26 września:
niem. par. **Brake** 336 z Hamburga (i z tow.),
duń. żagl. **V. C. Petersen** 199 z Aarhus,
niem. par. **Fehmarn** 522 z Gandawy.
27 września:
niem. par. **Wilhelmine** 177 z Londynu,
duń. żagl. z mot. **Vicking** 37 z Aarhus,
duń. żagl. z mot. **Mary** 56 z Thisted,
duń. żagl. **Gloria** 59 z Aarhus.
28 września:
duń. żagl. z mot. **Fremad** 57 z Nakskov,
duń. żagl. z mot. **Castor** 53 z Marstallu.
29 września:
duń. żagl. **Erhardt** 196 z Aarhus,
gd. par. **Prosper** 410 z Antwerpji.
30 września:
szw. par. **Hernodia** 732 z Rotterdamu,
gd. par. **Edith Bosselmann** 291 z Weserminde,
niem. par. **Amrum** 560 z Londynu.
1 października:
duń. żagl. z mot. **Aage** 55 z Nakskov,
duń. żagl. z mot. **Noah** 85 z Korsöru,
hld. par. **Johanna** 1 234 z Rotterdamu,
łot. par. **Naiga** 156 z Dalsbrocku.
2 października:
fsk. żagl. z mot. **Fimmo** 297 z Londynu.
3 października:
pol. par. **Tczew** 343 z Kopenhagi.
duń. żagl. z mot. **Yrsa** 93 z Porsgrundu,
gd. par. **Oberpräs. Delbrück** 620 z Boulogne,
Statki powyższe wywiozły łącznie 15.100 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

27 września:
szw. par. **Karin** 196 z Gefle.
30 września:
pol. par. **Robur I** 577 z Norrköpingu.
1 października:
niem. par. **Konsul Hintz** 932 z Leningradu.
3 października:
gr. par. **Platea** 1956 z Karavasossi.
4 października:
niem. par. **Vineta** 299 z Kłajpedy,
szw. par. **Indus** 357 z Otterbacken.
5 października:
szw. mot. **Atlantic** 709 z Köpingu.
Statki powyższe przywiozły łącznie 11 600 ton rudy i pirytu.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

28 września:
pol. par. **Warta** 1698 z Casablanki..
Statek powyższy przywiózł 2.800 ton fosforytów.

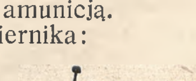
RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

25 września:
niem. par. **Perseus** 332 z Bremy.
26 września:
niem. par. **Brake** 336 z Hamburga (i z żelastwem),
ang. par. **Kovno** 1 477 z Hullu i z pas.),
hld. par. **Ajax** 510 z Kopenhagi,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
niem. par. **Phaedra** 372 z Rotterdamu,
niem. par. **Castor** 320 z Rotterdamu.
27 września:
niem. par. **Reval** 575 z Lubeki,
28 września:
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Lubeki,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Carl** 166 z Hamburga,
duń. par. **Magnus** 781 z Dunkerki,
duń. par. **Taarnholm** 828 z Manchesteru.
29 września:
fsk. par. **Herakles** 2 945 z Buenos Aires przez Rotterdam.
30 września:
niem. par. **Luna** 279 z Królewca,
niem. par. **F. W. Fischer** 601 z Lubeki,
niem. par. **Arcona** 305 z Szczecina.
1 października:
hld. par. **Nero** 334 z Amsterdamu,
duń. par. **Lituania** 3 940 z Nowego Jorku (z pocztą i pasażerami),
niem. par. **Werner** 479 z Hamburga,
szw. par. **Iris** 169 z Göteborga.
2 października:
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Rival** 353 z Hamburga,
ang. p. **Kolpino** 1 465 z Hullu (i z pas.),
szw. par. **Libau** 173 z Lipawy.
3 października:
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu.
niem. par. **Leonhard** 429 z Hamburga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
4 października:
niem. par. **Fortuna** 304 z Rotterdamu,
norw. par. **Havborg** 707 z Antwerpji.
5 października:
niem. par. **Hinrichs** 308 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2390 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Lubeki.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

25 września:
czsł. par. **Gette** 73 do Kronsztadu (i ze spirytusem).
26 września:
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lipawy (i z pas.),
szw. par. **Egon** 291 do Göteborga,
niem. par. **Diana** 299 do Rotterdamu.
27 września:
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo,
fsk. par. **Poseidon** 408 do Helsingforsu,
niem. par. **Ceres** 363 do Antwerpji,
niem. par. **Phaedra** 372 do Królewca.
28 września:
ang. par. **Kovno** 1 477 do Hullu (i z pas.),
hld. par. **Ajax** 510 do Amsterdamu,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas.).
29 września:
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi,
niem. par. **Doris** 324 do Hamburga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
fr. par. **Caudebec** 796 do Rouen,
szw. par. **Themis** 383 do Göteborga.
1 października:
niem. par. **Carl** 166 do Hamburga,
duń. par. **Niord** 283 do Kopenhagi,
duń. par. **Magnus** 781 do Bordeaux,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.),
szw. par. **Iris** 169 do Helsingforsu,
niem. par. **Luna** 279 do Bremy.
2 października:
duń. par. **Taarnholm** 828 do Manchesteru, (i z drzewem),
duń. par. **Hjortholm** 848 do Manchesteru (i z drzewem),
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Castor** 320 do Rotterdamu,
niem. par. **Leda** 347 do Antwerpji.
niem. par. **F. W. Fischer** 601 do Wyborga,
niem. par. **Arcona** 303 do Szczecina,
szw. par. **Libau** 173 do Göteborga (i z cementem).
4 października:
hld. par. **Nero** 334 do Amsterdamu.
5 października:
ang. par. **Kolpino** 1465 do Hullu (i z pas.) i z amunicją.
4 października:



Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
19. 10.	z Kłajpedy	do Le Havre	19. 10.	Pologne	Cie Generale
23. 10.	z Havru	" "	23. 10.	Virginie	Transatlantique
2. 11.	z Rygi	" "	3. 11.	Pologne	"
20. 10.	z Havru	" Rio de Janeiro	21. 10.	Światowid	Chargeurs Reunis

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
18. 10.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	25. 10.	Estonia	Baltic America Line
8. 11.	" "	" "	13. 11.	Polonja	"
27. 11.	" "	" "	4. 12.	Lituania	"
16. 10.	" Londynu	Kłajpedy i Lipawy	16. 10.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
19. 10.	" Lipawy	" Londynu	19. 10.	"	"
15. 10.	" Londynu	" Londynu	19. 10.	Tasso	"
16. 10.	" Hull	" Hull	19. 10.	Kolpino	Ellerman & Wilson
22. 10.	" Londynu	" Londynu	26. 10.	Smolensk	"
23. 10.	" Hull	" Hull	26. 10.	Kowno	"
					"

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.